

Technická univerzita v Liberci

Fakulta přírodovědně – humanitní a pedagogická

Katedra: geografie

Studijní program: Učitelství pro 2. st. ZŠ

Studijní obor: Matematika – zeměpis

POSOUZENÍ TRAS R35 Z HLEDISKA VLIVU NA OBYVATELSTVO A UŽIVATELE ÚZEMÍ

HIGHWAY R35 STAKEHOLDERS ASSESSMENT

ÉVALUATION R35 LIAISONS EN TERMES D'INFLUENCE SUR LA POPULATION ET LA SUPERFICIE UTILISATEUR

Diplomová práce: 10-FP-KGE-15

Autor: Martina HRNÍČKOVÁ

Podpis:

.....

Adresa:

Holešovice 29

538 63 Chroustovice

Vedoucí práce: Doc. Alois Hynek, CSc.

Konzultant: ing. Ladislav Umbraun

Počet:

stran	grafů	obrázků	tabulek	pramenů	příloh
77	2	2	13	47	7

V Liberci dne: 11. 04. 2010

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

FAKULTA PŘÍRODOVĚDNĚ-HUMANITNÍ A PEDAGOGICKÁ

Katedra geografie

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(pro magisterský studijní program)

pro (diplomant): Martina HRNÍČKOVÁ

adresa: Holešovice 29, 538 63 Chroustovice

studijní obor (kombinace): Matematika - zeměpis

Název DP: **Posouzení tras R35 z hlediska vlivu na obyvatelstvo a uživatele území**

Název DP v angličtině: Highway R35 Stakeholders Assessment

Vedoucí práce: Doc.RNDr. Alois Hynek, CSc.

Konzultant: ing. Ladislav Umbraun, vedoucí odboru dopravy KÚPK

Termín odevzdání: květen 2010

Poznámka: Podmínky pro zadání práce jsou k nahlédnutí na katedrách. Katedry rovněž formulují podrobnosti zadání. Zásady pro zpracování DP jsou k dispozici ve dvou verzích (stručné, resp. metodické pokyny) na katedrách a na Děkanátě Fakulty přírodovědně-humanitní a pedagogické TU v Liberci.

V Liberci dne 8.4.2009

děkan

vedoucí katedry

Převzal (diplomant): _____

Datum: _____

Podpis: _____

Název DP:	POSOUZENÍ TRAS R35 Z HLEDISKA VLIVU NA OBYVATELSTVO A UŽIVATELE ÚZEMÍ
Vedoucí práce:	Doc.RNDr. Alois Hynek, CSc.
Cíl:	Posouzení již rozhodnutých a připravovaných (ještě nerozhodnutých) úseků rychlostní komunikace R35 mezi Turnovem / Rádelským Mlýnem a Starým Městem / Moravskou Třebovou z hlediska jejich potenciálního vlivu (výhod či nevýhod) na obyvatelstvo a sociální prostředí území, kterým prochází nebo budou procházet.
Požadavky:	Zhodnocení stávající dokumentace tras R35 z hlediska posuzování vlivu na obyvatelstvo a sociální prostředí. Posouzení výhod a nevýhod realizovaných a připravovaných úseků trasy R35 na základě použití geografických / demografických údajů a kartografických / geoinformatických metod.
Metody:	Shromáždění a studium dokumentace úseků tras R35. Shromáždění a studium rozvojové a plánovací dokumentace k území tras. Kvantifikace přínosu tras R35 pro různé kategorie obyvatelstva a uživatelů území s využitím dostupných databází a na základě metody vymezení "potenciálních uživatelů území". Uplatnění GIS pro tvorbu výpočtů a kartografických výstupů.
Literatura:	Bártová, H., Růžička, M.: Územní plánování a doprava. ABF Praha 2008. Databáze ČSÚ, MV ČR, MPSV, MMR ČR. Dokumentace k přípravě a realizaci tras R35. Maier, K. a kol.: Územní plánování a udržitelný rozvoj. ABF Praha 2008. Poštolka, V.: Sociálně demografické dopady vedení jednotlivých tras R35 včetně zhodnocení souvislostí vedení silniční sítě řešeným územím. Studie 2008. Územně analytické podklady krajů. Územně analytické podklady obvodů obcí s rozšířenou působností. Zásady územního rozvoje krajů.

Prohlášení

Byla jsem seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědoma povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce a konzultantem.

Datum: 11. 04. 2010

Podpis:

Poděkování

Na tomto místě bych chtěla poděkovat RNDr. Václavu Poštolkovi, Ph.D., in memoriam, který mi umožnil zpracovat příslušné téma. Dále děkuji doc. RNDr. Aloisi Hynkovi, CSc. za odborné vedení, cenné rady a připomínky, které mi pomohly při zpracování této práce. Dále bych chtěla poděkovat RNDr. Tomáši Vágaiovi a Ing. Ivo Tomanovi za poskytnutí informací a materiálů.

POSOUZENÍ TRAS R35 Z HLEDISKA VLIVU NA OBYVATELSTVO A UŽIVATELE ÚZEMÍ

Resumé

Tato práce se zabývá komunikací R35 z obecného hlediska, ale hlavně z hlediska vlivu na obyvatelstvo. V úvodní části je uvedena teorie zabývající se dopravní dostupností území konkrétně v České republice. Těžištěm práce je rychlostní silnice R35 v úseku Turnov – Jičín a Ostrov – Staré Město. Jednotlivé úseky byly zkoumány v obecném kontextu a poté uvedeny sociálně demografické dopady na obyvatelstvo. Důraz je kladen na úsek Turnov – Jičín, kde jsou uvedeny konkrétní případy střetu trasy R35 s občany nebo obcemi. Závěr práce je věnován didaktickému použití na základní škole v konkrétním projektu.

Klíčová slova

doprava, dopravní dostupnost, rychlostní komunikace R35, uživatel území

HIGHWAY R35 STAKEHOLDERS ASSESSMENT

Summary

In general, this work deals with the communication R35, but especially in terms of influence on the population. The first part is set on theory dealing with the availability of transport in the Czech Republic. Point of this work is the expressway R35 in section Turnov - Jičín and Ostrov – Staré Město. Individual sections were examined in a general context and then given socio-demographic effects on the population. Emphasis is placed on section Turnov - Jičín, where are given specific cases of conflict route R35 with citizens or communities. The final part is devoted to didactic use in elementary school in a particular project.

Key words

Transport, transport accessibility, expressway R35, user area

ÉVALUATION R35 LIAISONS EN TERMES D'INFLUENCE SUR LA POPULATION ET LA SUPERFICIE UTILISATEUR

Résumé

Ce travail traite de la R35 en général, mais surtout en termes d'influence sur la population. La première partie est la théorie des ensembles concernant la disponibilité des transports: la République tchèque. Point est la vitesse dans la section R35 Turnov - Jičín et de Ostrov – Staré Město. Les sections individuelles ont été examinées dans un contexte général et puis étant donné les effets socio-démographiques sur la population. L'accent est mis sur le section Turnov - Jičín, qui énumère les cas particuliers de conflits avec les citoyens route R35 ou des communautés. L'utilisation finale est consacré didactiques partie à l'école primaire dans un projet particulier

Mots-clés

Transport, disponibilité des transports, autoroute R35, zone utilisateur

Obsah:

1. Úvod.....	13
2. Doprava.....	14
2.1. Silniční síť České republiky	14
3. ESPON.....	17
3.1. Program ESPON 2013	17
3.2. ESPON Atlas.....	18
3.3. Dostupnost území – Evropský kontext dostupnosti	18
3.3.1. Jádru a periferie	18
3.3.2. Polycentrické dostupnosti v evropských regionech	19
3.3.3. Dopravní brány a přetížené koridory	20
4. RePUS.....	22
4.1. Dopravní dostupnost území v České republice	23
4.1.1. Funkční urbanizované území	23
4.1.2. Dostupnost center krajů z obcí	23
4.1.3. Efektivita obsluhy obyvatel	24
4.1.4. Shrnutí projektu Dopravní dostupnost území v ČR	24
5. Dopravní politika České republiky.....	25
5.1. GEPARDI.....	25
6. Územní plánování a doprava.....	27
6.1. Územní plánování	27
6.2. Politika územního rozvoje.....	27
7. Rychlostní komunikace R35.....	29
7.1. Úsek Liberec – Turnov	29
7.2. Úsek Turnov – Jičín (Úlibice).....	29
7.3. Úsek Jičín – Hradec Králové – Opatovice – Ostrov	30
7.4. Úsek Ostrov – Mohelnice.....	31
7.5. Úsek Mohelnice – Olomouc – Lipník nad Bečvou	31
8. Varianty trasy R35 vedoucí Pardubickým krajem	32
8.1. Jižní varianta	32
8.2. Severní varianta.....	32
8.3. Mezilehlá varianta	33
8.4. Dokumentace EIA	33

8.5. Silné a slabé stránky jižní a severní varianty	34
9. Sociálně demografické dopady vedení jednotlivých tras R35 (úsek Ostrov – Staré Město)	36
9.1. Metoda hodnocení	36
9.2. Charakteristika řešeného území	37
9.3. Výsledky zkoumání	39
9.3.1. Lineární vzdálenost 10 km	39
9.3.2. Lineární vzdálenost 5 km	40
9.3.3. Shrnutí	41
10. Varianty trasy R35 vedoucí Libereckým krajem.....	42
10.1. Technicko – ekonomické prověření	42
10.2. Ekologické hledisko	43
10.3. Ekonomická efektivnost	43
11. Sociálně demografické dopady vedení jednotlivých tras R35 (úsek Turnov – Jičín) 45	
11.1. Metoda hodnocení	45
11.2. Sezónní a potenciální uživatelé	46
11.3. Charakteristika řešeného území	47
11.4. Výsledky hodnocení	48
12. Pohledy občanů a obcí na rychlostní silnici R35	52
12.1. Vznik a historie kauzy	52
12.2. Kdo, kde a jak bojuje proti R35	54
12.3. S. O. S. Český ráj	55
12.3.1. Petice	55
12.3.2. Proč nesouhlasí se severní variantou R35	56
12.3.3. Pár vět na závěr	58
12.4. Ostatní v boji proti severní variantě	59
12.5. Najdou se ale i zastánci severní varianty	59
12.6. Občané proti superseverní variantě R35	60
12.6.1. Proč nesouhlasí se superseverní variantou R35	60
12.6.2. Důsledek protestů	61
12.7. Občané proti jižní variantě R35	61
12.7.1. Proč nesouhlasí s jižní variantou R35	61
12.8. Vyjádření obcí u severní varianty	62
12.9. Vyjádření obcí u superseverní varianty	64

12.10. Názor starosty města Semil	64
13. Didaktické využití.....	66
13.1. Cestujeme autem po České republice.....	66
13.2. Autem nebo vlakem?.....	68
14. Závěr.....	71
15. Použitá literatura.....	73
16. Seznam příloh	77
16.1. Zkratky použité v přílohách	77

Seznam tabulek, grafů a obrázků

Tabulka 1: Délka (v km) silnic a dálnic v ČR - stav k 1.1.2009

Tabulka 2: Posuzovaná kritéria R35

Tabulka 3: Základní údaje za obce v lineární vzdálenosti 10 km

Tabulka 4: Základní údaje ze obce v lineární vzdálenosti 5 km

Tabulka 5: Porovnání základních parametrů

Tabulka 6: Základní údaje za obce bez vlivu R10

Tabulka 7: Základní údaje za obce včetně R10

Tabulka 8: Základní údaje za části obce od mimoúrovňových křižovatek

Tabulka 9: Základní údaje o projektu Cestujeme autem po České republice

Tabulka 10: Projekt Cestujeme autem po České republice dle RVP

Tabulka 11: Základní údaje o projektu Autem nebo vlakem?

Tabulka 12: Srovnání železniční a silniční dopravy

Tabulka 13: Projekt Autem nebo vlakem? dle RVP

Graf 1: Délka silnic a dálnic v ČR (stav k 1.1.2009)

Graf 2: Podíl jednotlivých krajů na délce silnic a dálnic v ČR (stav k 1.1.2009)

Obrázek 1: Potřeby rozvoje dopravní infrastruktury

Obrázek 2: Politika územního rozvoje ČR - silniční doprava

Seznam použitých zkratk

CADSES – evropský prostor jehož součástí je Rakousko, Česká republika, Slovensko, Maďarsko, Slovinsko, balkánské země a části Polska, Německa a Itálie.

ČR – Česká republika

ČSOP – Český svaz ochránců přírody

ČSÚ – Český statistický úřad

ČVUT – České vysoké učení technické

EIA – posuzování záměrů na životní prostředí

EU – Evropská unie

FUA – funkční urbanizované území

GEPARDI – Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury

HDP – hrubý domácí produkt

CHKO – chráněná krajinná oblast

MÚK – mimoúrovňová křižovatka

NATURA 2000 – soustava chráněných území evropského významu

OP ESPON 2013 – Operační program ESPON 2013

PÚR – politika územního rozvoje

RePUS – regionální polycentrický urbánní systém

RVP – rámcový vzdělávací program

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic

SEA – posuzování vlivu koncepcí na životní prostředí

SLDB 2001 – sčítání lidí, domů a bytů 2001

UNESCO – Organizace OSN (Organizace spojených národů) pro výchovu, vědu a kulturu

1. Úvod

Česká republika, díky své poloze ve středu Evropy, je křižovatkou evropských cest. Základem je silniční a železniční doprava. Význam silniční dopravy neustále roste, a proto jsou budovány nové úseky dálnic a rychlostních silnic. V silniční dopravě je nyní jednoznačnou prioritou výstavba silničního okruhu v Praze, a především dobudování rychlostní silnice R35 mezi dálnicí D11 a Mohelnicí. Rozvoj ostatní silniční sítě není tak aktuální.

Rychlostní komunikace R35 je součástí dopravního systému dálniční a silniční sítě České republiky, jejíž kompletní dobudování se předpokládá v letech 2017 – 2020. V této síti plní R35 funkci takzvaného napojení Čech a Moravy rovnoběžného s vedením trasy dálnice D1, což umožní redistribuci dopravy a převzetí části dopravy z dálnice D1. Dále R35 má význam pro zajištění regionálních vztahů na severu Čech a Moravy. V současné době mohou lidé využívat 82,5 km silnice z celkové délky 267 km. Zbývající kilometry jsou ve výstavbě nebo se o jejich výstavbě jedná.

Při výstavbě nových komunikací je třeba brát ohled na všechny okolnosti dopadu nové silnice. Hlavní důraz je kladen na životní prostředí, obyvatelstvo, ráz krajiny a trvale udržitelný rozvoj území. Právě dopady vedení jednotlivých tras z hlediska vlivu na obyvatelstvo se staly předmětem této práce. Práce je zaměřena na úseky rychlostní silnice R35 vedené Českým rájem a Pardubickým krajem.

Cílem práce je na základě vymezení pojmů uživatelů území a potenciálních uživatelů území zhodnocení jejich vlivu na jednotlivé varianty trasy rychlostní silnice R35 v obou uvedených úsecích. Tato metoda je použita pouze v úseku Turnov – Jičín, kde není stále rozhodnuto o vedení trasy. V úseku Ostrov – Staré Město, kde je již navržená trasa konečná, je použita metoda na základě dat z SLDB 2001.

2. Doprava

Česká republika zaujímá ve střední Evropě z hlediska stávajících i perspektivních dopravních tahů významné místo. Je křižovatkou hlavních směrů jak sever - jih tak i západ - východ. Proto otázka dopravy je aktuální a stále diskutabilní.

Bártová s Růžičkou (2008) uvádí jako nejjednodušší definici dopravy tvrzení: Doprava je způsob přemísťování objektů z místa na místo. Toto je velice stručná definice, která zapomíná na věci spojené s dopravou jako jsou cesty, zařízení atd. Jiná definice dopravy zní: „Doprava je souhrn činností, jimiž se uskutečňuje pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách a přemísťování osob (osobní) a věcí (nákladní) dopravními prostředky nebo zařízeními.“

Pro kombinaci dopravních zařízení se používá termín mód dopravy. Mód dopravy tedy znamená kombinaci dopravních prostředků a dopravních cest (infrastruktury). Mezi základní druhy dopravy patří pozemní (silniční, železniční a ostatní), vodní a letecká doprava a na závěr doprava produktovody (ropovody, plynovody). Pokud použijeme pro svou cestu více druhů dopravy, můžeme mluvit o multimodální neboli víceúčelové dopravě.

2.1. Silniční síť České republiky

Česká republika je protkána hustou sítí silnic a dálnic. Pokud se podíváme na mapu silniční sítě ČR, tak hlavním bodem, odkud je vedena paprskovitá síť českých dálnic, je hlavní město Praha. Ale i ostatní místa České republiky jsou protkána sítí silnic. V minulých letech došlo k prudkému nárůstu silniční dopravy. Svoji hustotou sítě (0,7 km silnic na km² plochy) se řadí Česká republika mezi přední místa v Evropě.

Silnice se rozděluje do 5 kategorií: dálnice, rychlostní silnice, silnice I., II. a III. třídy. V ČR je nejvíce silnic III. třídy. Na území České republiky je nejvíce zastoupena kategorie silnic III. třídy, téměř 2/3 celkové délky silnic a dálnic, což je zapříčiněno rozmístěním obyvatelstva. Téměř 8 mil. obyvatel žije ve městech do 100 000 obyvatel, kde je většina obcí na venkově. Naopak nejméně jsou zastoupeny dálnice a rychlostní komunikace, i když mají pouze 2 % celkové délky silnic a dálnic, tak jsou považovány za nejdůležitější koridory.

V zastoupení krajů má nejvíce km silnic Středočeský kraj. Toto prvenství je dáno rozlohou a polohou kraje. Naopak nejméně km silnic má hlavní město Praha, protože je rozlohou nejmenší kraj. V grafu je proto Praha zastoupena podílem 0 %. Ostatní kraje mají celkový počet km silnic téměř stejný.

Dalším zajímavým faktorem je zastoupení jednotlivých kategorií silnic. Pro dobrou dostupnost by měla být dálnice v každém kraji, ale není tomu tak. V Libereckém a

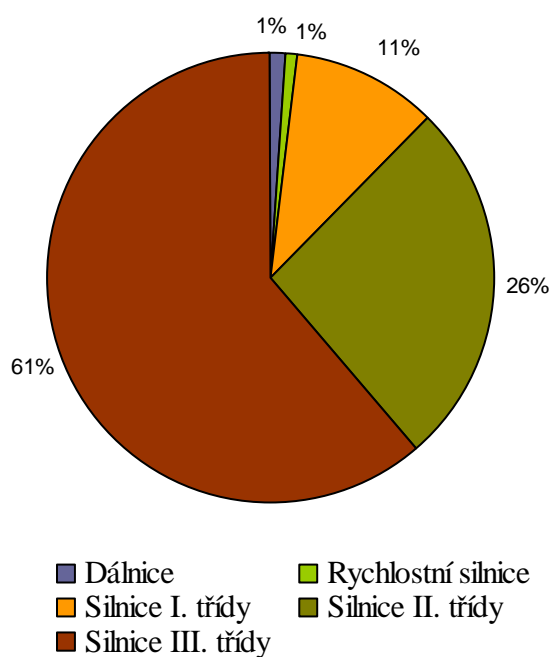
Karlovarském kraji chybí dálnice. I přes chybějící dálnici je Liberec spojen rychlostní komunikací, která zajišťuje dobré dopravní spojení s Prahou. Naopak Karlovy Vary nemají ani rychlostní silnici a tudíž dopravní dostupnost je zde horší. Pro zlepšení dostupnosti všech krajů se plánuje výstavba dálnic a rychlostních silnic po celé České republice tak, aby bylo každé krajské město spojeno s Prahou.

Tabulka 1: Délka (v km) silnic a dálnic v ČR - stav k 1.1.2009

	Dálnice	Rychlostní silnice	Silnice I. třídy	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy	Celkem
Hlavní město Praha	10,600	20,962	10,915	30,376	---	72,853
Středočeský kraj	194,241	140,520	656,468	2 368,037	6 254,924	9 613,190
Jihočeský kraj	15,481	---	661,177	1 635,687	3 819,197	6 131,542
Plzeňský kraj	109,238	---	420,140	1 512,221	3 088,078	5 129,677
Karlovarský kraj	---	14,828	211,670	486,610	1 330,816	2 043,924
Ústecký kraj	52,568	7,043	484,187	901,318	2 753,794	4 198,910
Liberecký kraj	---	22,243	310,369	486,680	1 608,437	2 427,729
Královehradecký kraj	16,077	---	437,277	894,235	2 418,252	3 765,841
Pardubický kraj	8,152	---	457,821	909,253	2 221,453	3 596,679
Vysočina	92,625	---	424,617	1 629,987	2 946,103	5 093,332
Jihomoravská kraj	134,349	28,426	417,947	1 474,724	2 437,465	4 492,911
Olomoucký kraj	22,240	90,925	350,099	923,556	2 185,935	3 572,755
Zlínský kraj	7,240	2,742	336,630	573,935	1 199,970	2 120,517
Moravskoslezský kraj	27,721	32,001	671,724	765,641	1 896,679	3 393,766
Celkem	690,532	359,690	5 850,041	14 592,260	34 161,103	55 653,626

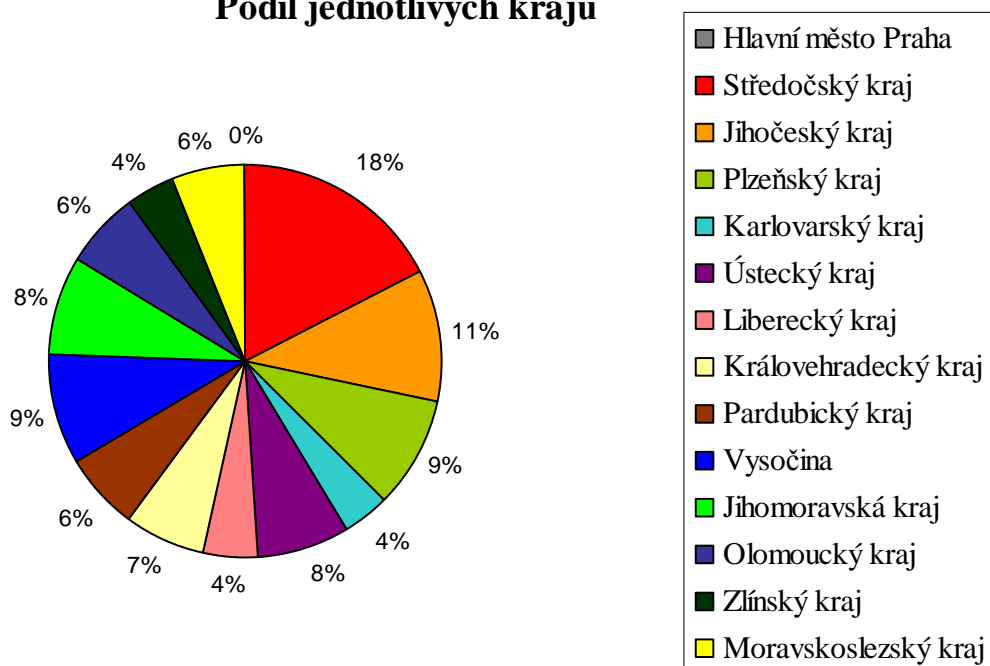
(zdroj: Silnice a dálnice v České republice 2009, 2010)

Délka silnic a dálnic v ČR



Graf 1: Délka silnic a dálnic v ČR (stav k 1.1.2009)

Podíl jednotlivých krajů



Graf 2: Podíl jednotlivých krajů na délce silnic a dálnic v ČR (stav k 1.1.2009)

3. ESPON

3.1. Program ESPON 2013

Program ESPON 2013 (Evropská monitorovací síť pro územní rozvoj a soudržnost) navazuje na operační program ESPON 2006. Jde o výzkumný program, který je zaměřený na podporu výzkumu v oblasti územního plánování a regionálního rozvoje. Program ESPON 2013 podporuje politiku územní soudružnosti a rozvoje Evropy. Zajišťuje informace, podklady a analýzy pro rozvoj regionu a větších územních celků. Týká se oblasti Evropy, zahrnuje účast všech členských zemí EU a partnerských států – Norsko, Švýcarsko, Lichtenštejnsko a Island.

Program ESPON má za cíl přinést kontinuitu, změnu a inovaci. Celkový cíl programu ESPON 2013 je uveden v OP ESPON 2013 (2007): „Podporovat rozvoj politiky ve vztahu k cíli územní soudružnosti a harmonickému rozvoji evropského území, poskytováním porovnatelných informací, důkazů, analýz a scénářů k dynamickým územním jevům, a odhalování územního kapitálu a potenciálu pro rozvoj regionů a větších území přispívat k evropské konkurenceschopnosti, územní spolupráci a udržitelnému a vyváženému rozvoji.“

Při realizaci celkového cíle bude usilováno o následující záměry:

- Prohlubovat evropské důkazy, znalosti, data a indikátory z hlediska územní soudružnosti a rozvoje na základě dosažených výsledků v programu ESPON 2006
- Nadále prohlubovat a rozšiřovat pokrok dosažený programem ESPON 2006 v závislosti na poptávce vyjádřené zúčastněnými politiky. Průzkumy a studie perspektiv budou podporovat témata k budoucnosti, které se k této politice vztahují. Aplikovaný výzkum určí postup pro analytickou činnost v konkrétním územním kontextu.
- Program ESPON 2013 bude uživatelsky orientován. Současné dostupné informace v rámci až dosud probíraných témat mohou nabídnout operační podporu ke strategickým procesům v menších nebo větších územních prostředcích. Program nabídne cílené informace odpovídající konkrétním požadavkům.

Program ESPON má v dokumentu OP ESPON 2013 (2007) uvedeny v rámci své strategie a cílů 5 následujících priorit:

- 1) Aplikovaný výzkum územního rozvoje, konkurenceschopnosti a soudružnosti: Důkazy k územním trendům, perspektivám a dopadům politik.

- 2) Cílená analýza založená na poprávce uživatelů: Evropská perspektiva k vývoji různých typů území.
- 3) Vědecká platforma a nástroje: Územní indikátory a data, analytické nástroje a vědecká podpora.
- 4) Kapitalizace, vlastnictví a účast: Vytváření kapacit, dialog a propojování do sítí.
- 5) Technická pomoc, analytická podpora a komunikace.

Program ESPON 2013 je unikátní díky tematickému rozsahu v rámci celé Evropy. Všechny informace vycházejí z dosud realizovaných projektů jsou bezplatně dostupné na internetové adrese [20].

3.2. ESPON Atlas

ESPON Atlas (Mapování struktury evropského území) je jedna z publikací celé řady dokumentů v programu ESPON. Atlas vznikl v říjnu roku 2006 a poskytuje souhrnný přehled závěrů projektů programu ESPON. Výsledky byly tematicky shrnuty a uspořádány formou syntetických map, jenž kombinují výsledky různých projektů. Atlas se zabývá několika tématy, např. doprava a demografie. Ostatní analyzují územní dopady politiky v různých odvětvích, jako je zemědělství nebo výzkum a vývoj. Další témata byla více specifická. Například vznikla představa jak bude vypadat Evropa v roce 2030.

3.3. Dostupnost území – Evropský kontext dostupnosti

3.3.1. Jádru a periferie

Těmito pojmy se zabývá ESPON Atlas (2006) v samostatné kapitole. Pojmy „jádru“ a „periferie“ jsou založeny na myšlence dostupnosti území. Jádru/periferie představují koncentrický model. Nicméně potenciál dostupnosti silnice je stále důležitější a také může bránit vývoji území. Existují regiony, kde kvalita silniční sítě je špatná, bez přístupu na dálnici. Pokud se podíváme od východu k západu Evropy, tak spojení přes Polsko je velice špatné. Zatímco regiony ve východní části Evropy mají dobrou dostupnost, protože přes ně vede cesta spojující chudý sever a jih. Model jádru/periferie ukazuje, že regiony na periferii jsou ekonomicky slabší než jádru, ale ve skutečnosti jsou i periferie, kde HDP je vyšší než 125 % průměru EU (rok 2003). Česká republika se nachází v oblasti, kde je HDP menší než 75 % průměru EU. V rámci Evropy není na území České republiky žádné jádru a tudíž potenciální dostupnost je lehce podprůměrná.

3.3.2. Polycentrické dostupnosti v evropských regionech

V evropském kontextu existuje mnoho různých podob dostupnosti, v každém případě je dáována přednost nejlepší dopravě – letecká, silniční, železniční nebo jejich kombinace. Dostupnost musí být realizována jak mezi regiony tak i v rámci příslušného regionu. Pokud má dojít k rozkvětu regionu, v dnešní informační společnosti, musí být dopravní systémy a jejich fyzická infrastruktura zásadou městských sítí. Skutečnost, že dopravní systémy jsou tradičně koncentrické, by měla být přehodnocena. Například periferie městských částí mají dobrou leteckou nebo rychlíkovou dostupnost a tudíž označení periferie není správné.

Regiony s nejvyšší víceúčelovou dostupností jsou obvykle ty s letišti, které se napojují do evropské sítě světových dopravních linek. Jejich sousední regiony často těží z těchto klíčových uzlů. Regiony, které mají kombinaci důležitých letišť, propojenou železniční a silniční sítí, mají nejvyšší potenciál dostupnosti. Jedná se o regiony v západní Evropě. Jsou to například regiony kolem Frankfurtu, Düsseldorfu, Bruselu, Londýna a Paříže.

Tyto „letištní ostrovy“ s vysokou dostupností vyčnívají, protože víceúčelová dostupnost sousedních regionů je často nižší. To vyvolává otázky týkající se kvality dopravy mezi regiony a uvnitř samotných regionů. Obecně nedostatečná infrastruktura by mohla být překážkou, jak dosáhnout rovného přístupu regionů. Tyto regiony s nízkou dostupností lze nalézt ve většině východních a severních státech EU. K těmto regionům patří i Česká republika.

Zásadní otázkou pro politiky je, jak dobrá dostupnost je ve vztahu s ekonomickým úspěchem. Analýza ukazuje, že tyto „ostrovy“ s víceúčelovou dostupností nemají homogenní ekonomiku. Například centrální regiony Španělska v okolí Madridu mají ve srovnání s Katalánskem horší ekonomiku, přestože mají lepší dopravní dostupnost. Dopravní dostupnost tedy není hlavním faktorem, který určuje ekonomickou sílu a konkurenceschopnost. Dobrá dopravní dostupnost má přispět ke konkurenčním výhodám, ale sama o sobě nezaručí, že potenciál bude realizován.

Obchodní letecké linky mezi metropolitními regiony, městskými oblastmi a městy jsou zásadní, obzvlášť pokud je možnost spojení tentýž den letět zpět. Mapa v ESPON Atlasu (2006) ukazuje spojení mezi 72 metropolitními regiony, kdy je možno stejný den letět tam i zpátky. Z tohoto pohledu jsou centrální oblasti Evropy vysoce propojeny. Z České republiky zastupuje pouze výchozí bod Praha. Ta je z hlediska letecké dostupnosti propojena s ostatními regiony, ale ve většině linek pouze jedním směrem. Oboustranné denní letecké linky jsou pouze s Německem, Rakouskem a Slovenskem. Východní a severní část Evropy vykazuje

nedostatečné denní letecké linky. Řecko, Bulharsko a Rumunsko jsou zcela izolovány od denních leteckých cest.

Špatné úrovně dostupnosti ve východních zemích Evropy, jak s ohledem na vnitřní propojení, tak s ohledem na omezenou integraci do metropolitních regionů, jsou pravděpodobně překážky k úplnému rozvoji územního potenciálu. Geografie tyto regiony považuje za periferní ve vztahu k evropským sousedům. Hlavním cílem evropské integrace je zlepšení těchto podmínek. Ostrovní pozice městských center, zejména ve východní Evropě, z hlediska víceúčelové dostupnosti, vyžadují zlepšení silniční a železniční infrastruktury s cílem propojit vnitrozemí s okolím.

3.3.3. Dopravní brány a přetížené koridory

Výměna zboží a služeb, služební cesty nebo cestování ve volném čase určují zásady dopravy. Mimoúrovňové křižovatky a uzly v dopravě jsou místa intenzivní činnosti. Územními bránami a kontaktními místy pro dopravu jsou letiště a přístavy, které spojují vnitrozemí a vzdálené regiony. Objem letištní evropské dopravy stále roste. Nejvíce pasažérů v roce 2004 podle ESPON Atlasu (2006) odbavila letiště v Paříži, Amsterdamu a Frankfurtu. Pražské letiště patří mezi průměrná letiště v kvantitě odbavených cestujících.

ESPON Atlas (2006) definuje námořní přístavy jako hlavní zátěž dovozu a vývozu průmyslové produkce. Dále se dopravuje po silnici, kde používání automobilů také stoupá. Výsledkem je přetíženost, opotřebení infrastruktury a poškození životního prostředí. Tyto faktory jsou přidány do územního rozvoje regionů v blízkosti námořních přístavů. Výhodu mají pobřežní státy v rychlosti dopraveného zboží, protože je zde blízkost přístavů. Naopak vnitrozemské státy mají vysokou dobu dopravy zboží překládaného v přístavech. Například doprava do střední Evropy z přímořských států trvá nejdéle z celé Evropy. V rámci České republiky k nejrychleji dostupným místům od námořních přístavů patří Liberecko. Zde se soustřeďují rostoucí objemy přepravovaného zboží.

Silniční síť je „čárou života“ rozsáhlého a rozšiřujícího se systému evropského obchodování. Intenzita dopravy je největší v regionech hlavních center osídlení, ale zároveň roste těžká nákladní doprava, která se pohybuje v koridorech spojující metropolitní regiony s ostatními centry osídlení.

Scénář pro rok 2020, uvedený v ESPON Atlasu (2006), založený na rozvoji evropských a národních projektů v oblasti dopravní infrastruktury, zohledňující socio-ekonomické trendy, liberalizaci a harmonizaci, předpovídá 43 % nárůst silniční dopravy v porovnání s rokem 2000. Nejvyšší míra zvýšení se čeká v zemích východní Evropy (sem patří i Česká republika).

Doprava se také více dostane do venkovských oblastí. Železniční síť nemůže pohlcovat nárůst silniční dopravy, scénář ale ukazuje, že železniční koridory mohou pomoci zmírnit tento předpokládaný nárůst.

Na schematické mapě Doprava v roce 2020 v ESPON Atlasu (2006) označuje koridor mezi Libercem a Hradcem Králové jako přetížený koridor nízké úrovně. Trasy napojující se z Liberce do sousedních zemí mají vyšší stupeň očekávaného zatížení. Ostatní trasy na mapě vedoucí z Prahy po České republice jsou označeny jako přetížený koridor střední úrovně. V celé České republice (mimo jižních Čech) je předpokládané zatížení v roce 2020 v intervalu 1 000 – 2 500 vozových jednotek denně na km², což je průměrné zatížení. Jižní Čechy mají menší počet vozových jednotek.

4. RePUS

Projekt RePUS (Regionální polycentrický urbánní systém) má svoji návaznost na projekt ESPON. Projekt RePUS byl zahájen v roce 2005 a konkrétně se věnuje problematice prostorového rozvoje evropského prostoru CADSES, jehož součástí je Rakousko, Česká republika, Slovensko, Maďarsko, Slovinsko, balkánské země a části Polska, Německa a Itálie.

Cílem projektu RePUS je identifikovat potenciální ekonomickou integrační zónu založenou na středních a menších městech, vztazích měst s venkovem a polycentrické uspořádání sídelních systémů a jejich částí. Jednotlivými cíli projektu RePUS (2005) jsou:

- Identifikace potenciálů regionálních urbánních systémů včetně hierarchie center a jejich funkčních rolí v evropském prostorovém kontextu.
- Identifikace dynamických středních a menších měst, které mohou hrát roli potenciálních regionálních center při rozvoji nových funkčních rozvojových prostorů.
- Podpora vazeb mezi centry a venkovskými územími se zaměřením na roli malých měst.
- Podpora účinnosti politik na základě zlepšení institucionální kapacity při probíhajícím decentralizačním procesu.

V České republice byl program RePUS zpracováván na fakultě architektury ČVUT v Praze. Cílem české části projektu je vypracovat integrovanou strategii pro vznik regionálního urbánního polycentrického systému, který posílí sociální a ekonomický potenciál malých a středních měst. Dále česká část projektu ztotožňuje vztahy mezi významnějšími popřípadě obslužnými centry v České republice jako potenciál pro rozvoj polycentrických integračních prostor. Projekt je zaměřen především na řešení specifického cíle „Vyvážený rozvoj regionů“. Tento cíl má za úkol snižování regionálních rozdílností a zároveň posilování potenciální konkurenceschopnosti.

Výstupy projektu poskytnou podklady pro identifikaci prostorů s předpoklady pro vznik sítí mezi hospodářsky nejsilnějšími centry a ostatními městy. Projekt může pomoci evropskému úsilí vybudovat celoevropskou síť urbanizovaných území. Vytvoření takovéto sítě by mohlo urychlit šíření inovací v evropském prostoru a přispět ke zvýšení konkurenceschopnosti EU jako celku. Pro rozvoj venkovských oblastí bude projekt přínosem z hlediska zlepšení dostupnosti.

4.1. Dopravní dostupnost území v České republice

Jedním z výstupů programu RePUS je zmapování dopravní dostupnosti v České republice. Cílem projektu bylo zmapovat a analyzovat současné podmínky dostupnosti regionálních a lokálních center pracovních regionů, dále nalézt místa s horší kvalitou dostupnosti a posoudit důsledky připravovaných nebo realizovaných dopravních investic na dostupnost center.

4.1.1. Funkční urbanizované území

Vymezení funkčních urbanizovaných území (FUA) se zabývali Maier, Čtyroký, Vorel a Franke (2008). Byla zde především identifikována místní pracovištní centra s kapacitou alespoň 1 000 evidovaných pracovních míst. Pro každé takovéto pracovištní centrum byl na základě dojížděky za prací vymezen k němu přináležející místní pracovištní systém tak, aby tyto místní pracovištní systémy pokryly celé území republiky. V obvodu místního pracovištního systému mělo být alespoň 15 000 obyvatel.

V rámci České republiky bylo celkem vymezeno 150 místních pracovištních systémů, které byly prezentovány v Dopravní dostupnosti území ČR (2005). To znamená, že do těchto center dojíždí alespoň 30 % ekonomicky aktivních obyvatel, dále v těchto centrech žije 8,01 mil. obyvatel.

V rámci Libereckého kraje jsou jako funkční urbanizované území označeny města Liberec, Jablonec nad Nisou, Turnov a Semily, což jen dokazuje dojížděku za prací do velkých měst. V Královéhradeckém kraji je označen Jičín, který ještě spadá do potenciální silnice R35. V Pardubickém kraji jsou označeny města Vysoké Mýto, Litomyšl a Moravská Třebová jako FUA, která leží u budoucí rychlostní silnice R35.

4.1.2. Dostupnost center krajů z obcí

Krajské město je důležité pro každého občana, tvoří pro něj jakési centrum. Představuje pro něj zejména místo správních úřadů, místo se specifickými zdravotními službami, místo s významnými kulturními zařízeními, sídlo vysoké školy a zejména je to pro občana cíl s vyšším vybavením. Praha je pro občana České republiky bezkonkurenčním centrem.

Studie dostupnosti center krajů z obcí byla provedena pomocí modelu dostupnosti individuální automobilovou dopravou. Maier, Drda a kol. (2005) sledovali čas potřebný k dosažení center krajů pomocí kategorizace pozemních komunikací, kde se zohledňoval vliv terénu a překážky, které mohou zpomalit chod dopravy. Jako krajní (nedostačující) čas byl stanoven čas přesahující 60 minut automobilem. Jedná se o místa jako je západní část Šumavy, severní část Jihočeského kraje, Broumovsko, západní Krkonoše a Jeseníky. Ale i

přesto většina obyvatel České republiky dorazí do krajského města do 60 minut. Tento faktor je pro občana limitující v zaměstnání, proto většina ekonomicky aktivních obyvatel žije v této časové dostupnosti.

V okolí budoucí trasy R35 je dostupnost center relativně dobrá. Ze zkoumaného Libereckého a Královehradeckého kraje je dobrá dostupnost v okolí, s rostoucí vzdáleností od centra roste i čas potřebný ke zdolání cesty do centra. Jediná oblast, kde je potřebný čas větší jak 60 minut, jsou Krkonoše. V rámci Pardubického kraje je dostupnost rozmanitá, opět stoupá s rostoucí vzdáleností od krajského města.

4.1.3. Efektivita obslužení obyvatel

Definice efektivity obslužení obyvatel podle Maier, Čtyrský, Vorel a Franke (2008), vyjadřuje atraktivitu pro umístování obslužných zařízení jako počet potenciálních klientů ve stanoveném časovém okruhu dojížděky. Dopravní dostupnost spolu s hustotou zalidnění má vliv na efektivitu obslužení území a obyvatel.

Největší efektivitu obslužení obyvatel mají největší města, jako jsou Praha, Brno a Ostrava, kde mají kvalitní dopravní spojení. Průměrná efektivita se vyskytuje v okolí města Hradce Králové, Plzně, ve Středočeském kraji a zaujímá také pás mezi Brnem a Ostravou. Tato efektivita se může zlepšit, pokud se začne s výstavbou rychlostních komunikací napojující tyto prostory. Je zajímavé, že okolí Karlových Varů a sever Jihočeského kraje mají nejhorší efektivitu obslužení. K nejhůře obsluhovaným patří také region východních Krkonoš, Broumovsko a Jeseníky.

4.1.4. Shrnutí projektu Dopravní dostupnost území v ČR

Česká republika má téměř rovnoměrně rozmístěná regionální centra. Tyto centra vytvářejí příznivé podmínky pro dostupnost služeb a jiných zařízení. V příhraničních oblastech a na rozhraní některých krajů se nacházejí periferní hůře dostupné části. Dalšími regiony se zhoršenou dopravní dostupností jsou funkční regiony největších měst, kde je časová dostupnost zhoršována špatnou dopravní propustností a přetíženou dopravou. U těchto případů nedojde ke zlepšení ani po realizaci velkých investic do silniční nebo dálniční sítě. Zde by mohlo dojít ke zlepšení, pokud by se zlepšila veřejná hromadná doprava.

Je známo, že v oblastech se špatnou dopravní dostupností center, ležících mimo funkční městské oblasti, má obyvatelstvo omezené možnosti jak ve výběru služeb tak i výběru pracovních příležitostí. Ale i přesto většina obyvatel žije v oblastech funkčních městských regionů a v zónách dobré časové dostupnosti.

5. Dopravní politika České republiky

Dopravní politika, schválená dne 13. července 2005, je základním strategickým dokumentem pro sektor dopravy v ČR. Tento dokument určuje, co stát a příslušné úřady v oblasti dopravy musí učinit na základě mezinárodních závazků. Dopravní politika se zaměřuje na zlepšení podmínek pro kvalitní dopravní obslužnost regionů a celého území ČR.

Základními tématy, kterými se Dopravní politika (2005) v rámci dosažení svých cílů zabývá především je zlepšení podmínek na přepravním trhu, zlepšení silniční dopravy, zvýšení bezpečnosti dopravy, podpora víceúčelových přepravních koridorů a spousty jiných cílů. Cílem Dopravní politiky (2005) je sjednotit podmínky na dopravním trhu a vytvořit podmínky zajištění kvalitní dopravy v rámci udržitelného rozvoje. Hlavními prioritami Dopravní politiky (2005) je zajištění:

- rovných podmínek v přístupu na dopravní trh,
- kvalitní dopravní infrastruktury umožňující hospodářský růst,
- financování v sektoru dopravy,
- podpory rozvoje dopravy v regionech.

Dopravní politika byla kladně vyhodnocena jako strategický dokument na nadnárodní dokument v České republice v rámci procesu posuzování vlivu na životní prostředí, tzn. procesem SEA.

5.1. GEPARDI

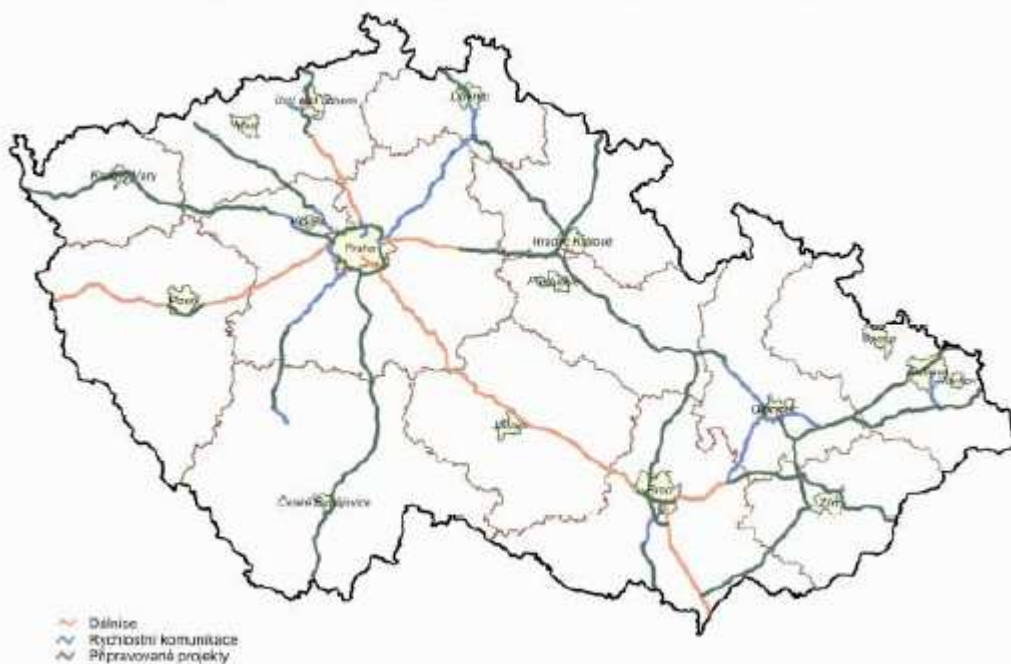
GEPARDI (Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury) představuje strategický rámec, který má pomoci efektivně řídit rozvoj dopravní infrastruktury České republiky. Globálním cílem projektu GEPARDI (2005) je „Zajisti optimální dopravní spojení ČR s okolními státy, kvalitní napojení všech regionů na transevropské dopravní síť a infrastrukturu na vnitřní dopravní vazby v regionech s cílem pokrýt ekonomické a sociální potřeby při dosažení maximálního pozitivního rozdílu mezi celospolečenskými přínosy a náklady.“

Mezi priority GEPARDI (2005) patří výstavba a modernizace hlavních dopravních sítí státního a mezinárodního významu a to nejen v silniční dopravě, ale i v letecké, železniční a vodní. Další významnou prioritou je dálnice D1 a její oprava, obnova a její celkové zajištění. Samozřejmě projekt chápe dopravní síť jako celek od nejvyšší po nejnižší úroveň.

GEPARDI není koncipován jako pouze jednorázový dokument, ale spíše jako otevřený a živý dokument.

Obrázek 1: Potřeby rozvoje dopravní infrastruktury

Silniční síť - výhledové projekty s předpokladem dokončení k roku 2020



(zdroj: <http://cenadalnic.oziveni.cz/documents/md-gepardi.pdf>)

6. Územní plánování a doprava

6.1. Územní plánování

§ 1 „Cíle a úkoly územního plánování

(1) Územní plánování soustavně a komplexně řeší funkční využití území, stanoví zásady jeho organizace a věcně časově koordinuje výstavbu a jiné činnosti ovlivňující rozvoj území.

(2) Územní plánování vytváří předpoklady k zabezpečení trvalého souladu všech přírodních, civilizačních a kulturních hodnot v území, zejména se zřetelem na péči o životní prostředí a ochranu jeho hlavních složek – půdy, vody a ovzduší.“¹

Podstatou územního plánování je v podstatě dohoda všech, kteří v území žijí, využívají nebo ho chtějí využívat, o pravidlech a budoucím způsobu jeho využití. Tyto dohody probíhají na všech úrovních od kontinentu přes stát, region, kraj až po obec a její část. Těmto jednotlivých úrovním musí odpovídat obsah a forma jednotlivých plánovacích dokumentů. Přitom se musí respektovat sociální, ekonomické, environmentální a fyzicko – technické aspekty.

Územní plánování vytváří předpoklady pro trvale udržitelný rozvoj území, chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistické, architektonické a archeologické hodnoty a dbá na správné využití zastavěného území.

Úkoly územního plánování jsou soustředěny jak na analýzu stavu území, na stanovení koncepce rozvoje území, tak i na stanovení podmínek daných změn. Úkolem je také vyhodnocení vlivu politiky územního rozvoje, zásad územního rozvoje nebo územního plánu pro příznivé podmínky životního prostředí a soudržnost obyvatel území.

Obecným kritériem a podmínkou pro umísťování koridorů a ploch dopravy a pro jejich vymezení v územně plánovací dokumentaci je minimalizace negativních dopadů na přírodní, civilizační a kulturní hodnoty území s ohledem na vytváření podmínek jeho udržitelného rozvoje. Přitom je nutno v navrhovaných řešeních předcházet možným kolizím s ochranou veřejného zájmu, a v případě, kdy je nelze vyloučit, použít technická opatření k odstranění těchto kolizí.

6.2. Politika územního rozvoje

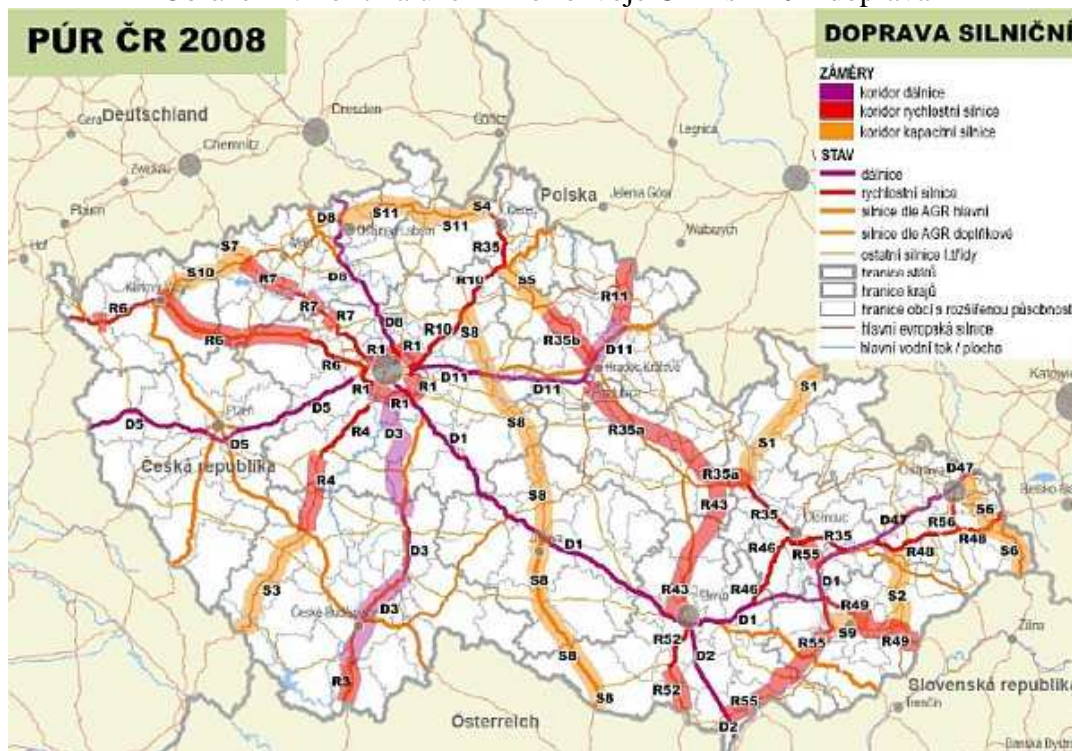
Politika územního rozvoje České republiky je novým dokumentem v systému plánování České republiky platný od 1.1.2007. Dokument řeší problematiku na úrovni celostátní tak i

¹ Definice dle stavebního zákona č.50/1976 Sb.

na mezinárodní. V rámci této koncepce je zahrnuta i problematika dopravy. Koncepce dopravy vychází u aktuálních potřeb dopravního propojení se středoevropským prostorem a vychází z aktuálních potřeb dopravní obsluhy území České republiky. Koncepce se zabývá dopravou silniční, železniční, leteckou, vodní a kombinovanou. Z hlediska územního významu řeší pouze dopravu mezinárodního a republikového významu nebo dopravu, která svým významem přesahuje území jednotlivého kraje.

Většina zásadních dopravních záměrů na území ČR byla územně stabilizována a byly vytvořeny podmínky a předpoklady pro jejich studijní, projektovou a nakonec navazující realizační přípravu. Pouze u menších počtů dopravních záměrů můžeme říci, že se nepodařilo jejich koridory koncepčně stabilizovat a jednoznačně schválit v územně plánovacím dokumentu. Tato skutečnost se týká právě dílčího úseku R35 v úseku Ohrázenice – Úlibice.

Obrázek 2: Politika územního rozvoje ČR - silniční doprava



(zdroj: http://ekolist.cz/velkeobrazky/mapy/cr/pur_doprava_silnicni_z.jpg)

7. Rychlostní komunikace R35

Rychlostní silnice R35 by měla po dokončení představovat tzv. severní trasu spojující Čechy a Moravu. Poprvé se tato silnice objevila v plánech dálniční sítě již v roce 1963 jako dálnice D35, která měla spojovat Hradec Králové přes Litomyšl, Svitavy, Jevíčko, Konice, Olomouc a Lipník nad Bečvou. V Lipníku se měla napojovat na dnešní dálnici D1 (dříve D47).

Na začátku 90. let byly u Olomouce rozestavěny první dva úseky tohoto dálničního typu, ale ostatní stavby už byly připravovány v parametrech rychlostní komunikace. Od roku 1993 je tato trasa rychlostní komunikace plánována od Liberce, přes Jičín, Hradec Králové, Olomouc až po Lipník nad Bečvou. Tato trasa tedy prochází přes území čtyř krajů: Kraj Liberecký, Královehradecký, Pardubický a Olomoucký. R35 kříží dalších šest definovaných tahů dálniční sítě: R10 u Turnova, D11 u Hradce Králové, (plánované) R43 u Moravské Třebové, R46 a R55 u Olomouce nakonec plynule navazuje na D1 u Lipníku nad Bečvou ve směru na Ostravu.

Celková délka rychlostní silnice R35 by měla mít zhruba 267 km a mělo by jít o nejdelší českou rychlostní silnici. Stavba R35 patří mezi nejvyšší priority v současných plánech dostavby české dálniční sítě. Dokončení je plánováno na rok 2025. Po vybudování celé trasy bude rychlostní silnice R35 představovat alternativní čtyřproudovou komunikaci mezi Čechami a Moravou, což by mělo vést k odlehčení přetížené dálnice D1.

V rámci celé trasy se předpokládá výstavba několika přeložek komunikací nižších tříd a zároveň vybudování mimoúrovňových křižovatek se stávajícími silnicemi.

Celý úsek rychlostní silnice R35 je rozdělen do několika úseků. Jediný úsek, který v současné době nemá stabilizované územní plány je úsek mezi Turnovem a Úlibicemi.

7.1. Úsek Liberec –Turnov

Úsek mezi Libercem a Turnovem byl zprovozněn v roce 1998, ale jako rychlostní komunikace byl úsek označen až v listopadu 2007. Spolu se silnicí R10 tvoří trasa plynulé spojení Liberce a Prahy. Na tento úsek by se měla napojovat R35 z Jičína.

7.2. Úsek Turnov – Jičín (Úlibice)

Jako jediný úsek trasy R35 kde není ještě rozhodnuto, kudy zde trasa povede. Dlouhodobě jsou posuzovány koridory tzv. severní a jižní trasy. Později k nim byl přidán superseverní koridor.

Území, ve kterém povede trasa R35 je na západě ohraničeno v úseku mezi Mnichových Hradištěm a Turnovem, na východě koridory zasahují až k obci Úlibice, zde by se měla napojovat na trasu k Hradci Králové. Sever je zde ohraničen Jabloncem nad Nisou, Železným Brodem a Lomnicí nad Popelkou, jih je ohraničen městy Mnichovo Hradiště, Sobotka a Jičín.

Zkoumané území je hustě osídleno a nachází se zde CHKO Český ráj, což jsou omezující faktory pro vedení trasy. Nyní jsou navrženy trasy jižní, severní a superseverní.

Severní varianta začíná mimoúrovňovou křižovatkou Úlibice, celková délka trasy je asi 35 km a až na malé odklony kopíruje stávající silnici I/35. Konec koridoru je napojen na silnici R10 mimoúrovňovou křižovatkou Ohrazenice.

Jižní varianta začíná už obchvatem Úlibic, kde dále pokračuje jižním směrem na Sobotku. Tento koridor v podstatě lemuje jižní hranici CHKO Český ráj. Na stávající komunikaci R10 se napojuje u Mnichova Hradiště. Celková délka koridoru je 41 km.

Koridor superseverní začíná napojením na R35 v Úlibicích mimoúrovňovou křižovatkou, dále pokračuje severním směrem okolo Lomnice nad Popelkou, Semil a Železného Brodu. Koridor končí až u Rádelského Mlýna napojením na silnici R10 do Liberce. Celková délka koridoru je přibližně 44 km.

7.3. Úsek Jičín – Hradec Králové – Opatovice – Ostrov

Tento úsek by měl navazovat na předchozí úsek mimoúrovňovou křižovatkou Úlibice a dále pokračovat do Hradce Králové souběžně se stávající silnicí I/35. Výrazně se odkloní pouze u obce Ostroměř, kterou trasa obejde obchvatem obce. Celková délka trasy Jičín - Hradec Králové je 35 km.

Dalším úsekem, který je již v provozu je úsek Sedlice – Opatovice, který byl zprovozněn v listopadu 2009. Součástí úseku je mimoúrovňová křižovatka Opatovice, která by po dokončení měla mít tři patra, což je ojedinělé v České republice. Zatím si tento úsek v první etapě vyžádal 1,5 mld. Kč. Již nyní tato část představuje pro obyvatele Pardubického kraje snadnější spojení s dálnicí D11 propojující Prahu s Hradcem Králové.

Zbytek rychlostní silnice v tomto úseku je v přípravě, jedná se o úsek Opatovice – Časy – Ostrov. Po dokončení by měl mít úsek zhruba 27km. V současné době byla dokončena dokumentace pro územní rozhodování a nyní se čeká na ukončení územního řízení. Tento úsek prochází téměř rovinným územím, ale i přesto se na trase plánuje několik desítek mostů z důvodů velkého křížení R35 se silnicemi druhých a zejména třetích tříd.

7.4. Úsek Ostrov – Mohelnice

V tomto úseku je navrhovaná trasa tzv. jižní. Trasa navazuje na projektovanou stavbu R35 Časy – Ostrov. Celková délka by měla být 78 km, jsou zde tři tunely a dohromady 12 mimoúrovňových křižovatek. Silnice začíná u obce Ostrov a dále pokračuje k Zámrsku, zde je vybudován tunel pod vrchem Homole, dále pokračuje podél stávající silnice I/35 směrem na Litomyšl. Města Vysoké Mýto a Litomyšl obchází trasa obchvaty. Dále pokračuje okolo obce Janov a stále kopíruje původní trasu I/35. Od této trasy se odpojuje u obce Opatov, kde dále pokračuje tunelem pod Mladějovský vrch. Tunelem dlouhým 3 700 m pokračuje severně od Moravské Třebové, za Moravskou Třebovou je další tunel Maletín, kterým se poté trasa stáčí k Mohelnici, kde je napojena na stávající úsek R35.

V tomto koridoru jsou ještě posuzovány dvě subvarianty: Subvarinta Sedliště – jih a Subvarinta Janov. Subvarianta Sedliště – jih je posuzována v rámci vedení obchvatu Litomyšle. Tato trasa se odpojuje od původní trasy v celkové délce asi 8 km. Druhá subvarianta řeší obchvat Janova, která využívá už postavený obchvat Janova. Tato subvarianta je celkově vzdálena asi 85 metrů od původní trasy.

7.5. Úsek Mohelnice – Olomouc – Lipník nad Bečvou

Tento konečný úsek patří mezi již zprovozněné. Úsek mezi Mohelnicí a Olomoucí je zrekonstruovaná původní spojnice těchto měst postavená v letech 1976 – 1985. Naopak úsek za Olomoucí je podstatně mladší, je z let 1997 – 2007. Rychlostní silnice R35 končí napojením přivaděče na dálnici D1 u Lipníka nad Bečvou.

8. Varianty trasy R35 vedoucí Pardubickým krajem

Stávající silnice I/35 od Vysokého Mýta po Mohelnici nevyhovuje parametrům čtyřproudé silnice, proto se rozhodlo o přestavbě. Ale zkapacitnění stávající trasy s ohledem na okolí by vyžadovalo novou trasu z více jak 85 % stávající délky. Intenzita dopravy na této trase v minulých letech výrazně stoupla. Byly tedy vymezeny nové trasy splňující technické parametry.

Začátek trasy je v místě křížení stávající silnice I/35 pro úsek Hradec Králové – Vysoké Mýto mimoúrovňovou křižovatkou. Konec řešeného úseku je v místě napojení na silnici mezi Mohelnici a Olomoucí. Délka řešeného území je cca 70 km. Trasy procházejí okresy Ústí nad Orlicí a Svitavy v rámci Pardubického kraje. Převýšení terénu navrhovaných tras je od 262 m n.m. do 590 m n.m. Navržené koridory jsou převážně vedeny mimo zastavěná území. Obě varianty jsou navrženy tak, aby v co největší míře minimálně škodily životnímu prostředí a byly šetrné k okolí.

Koridory procházejí významným územím se dvěma výraznými terénními zlomy a výraznými lesními komplexy. V tomto území se nachází obytná a rekreační zástavba řady obcí, poddolovaná i sesuvná území, ale navržené trasy se jim snaží vyhnout. Navržené koridory se také vyhýbají ochranným pásmům vodních zdrojů.

8.1. Jižní varianta

Jižní trasa začíná před mimoúrovňovou křižovatkou Zámorsk, stáčí se na jihovýchod a obchází Vysoké Mýto. Dále směřuje na Cerekvici nad Loučnou, kde jí prochází, poté pokračuje severně od Litomyšle a natáčí se na Janov. Opatovec obchází z jižní strany, napojuje se na severní stranu Dětrichova a zarývá se do Hřebečského valu tunelem. Tunel vychází severně od Starého města, kde se napojuje na silnici R43 k Mohelnici.

Ve výstavbě koridoru R35 v severní části tohoto úseku se počítá s výstavbou přivaděčů k Ústí nad Orlicí a České Třebové. Tyto podmínky byly součástí výstavby jižní varianty.

8.2. Severní varianta

Severní varianta začíná na stejném místě jako jižní, ale dále se stáčí na jih od Chocně, poté pokračuje východním směrem mezi Ústí nad Orlicí a Českou Třebovou. Ústí nad Orlicí trasa obchází jižním směrem tunelem pod vrchem Kozlovec. Dále se koridor vine okolo České Třebové, kde se dostává do problematické oblasti. Průchod obcí Rybník by měl špatné dopady

stavby, protože by bylo zapotřebí zdemolovat řadu rodinných domků. Trasa je napojena na R43 severně u Starého města.

8.3. Mezilehlá varianta

Mezi trasy severní a jižní byla ještě zpracována mezilehlá varianta. Vychází ze stejné křižovatky jako předchozí, poté vede jihovýchodním směrem na České Heřmanice a tímto směrem pokračuje na jih od České Třebové, kde se severně od Litomyšle napojuje na jižní variantu.

8.4. Dokumentace EIA

Jak je uvedeno v dokumentu Oznámení pro posuzování vlivu záměru na životní prostředí (2006) má jak severní tak i jižní varianta negativní vlivy na životní prostředí a okolí. Obě varianty budou mít negativní vliv na kvalitu ovzduší, budou vyžadovat vybudování technických prostředků pro ochranu obyvatelstva proti nadměrnému hluku, obě dvě trasy prochází chráněnou oblastí přirozené akumulace vod, tím pádem hrozí ovlivnění podzemní vody. Severní varianta se přímo dotkne 11 koridorů nebo biokoridorů, naopak jižní jen 8.

Nejenom přírody, ale i obyvatel se dotknou trasy. Severní varianta by měla procházet obcemi Lhota, Česká Třebová, Rybník a Třebovice, jižní trasa prochází obcí pouze v Opatovci. Obě dvě varianty budou znamenat značnou změnu krajinného rázu, zejména tunelem v Mladějovském vrchu. V případě dopravního napojení regionu vítězí severní varianta, která napojí špatně dostupné oblasti jako je Ústí nad Orlicí a Česká Třebová. Jižní varianta, která touto oblastí neprochází, počítá s vybudováním přivaděčů k České Třebové. Jižní varianta kopíruje starou silnici I/35, proto v případě nehody ji bude možné využít, avšak s průjezdy měst. Zato severní varianta počítá s novým koridorem silnice R35, proto při nehodě bude možné využít též stávající silnici I/35, ale s obchvaty Vysokého Mýta a Litomyšle, které by se měly v rámci severní varianty vybudovat.

Původní rozpočet variant byl: stavba severní varianty by stála 14 mld. Kč a provoz 21 mld. Kč ročně, stavba jižní varianty by stála 18 mld. Kč (z toho 5 mld. Kč stavba Mladějovského tunelu) a provoz by měl stát 32 mld. Kč (tunel 14 mld.) ročně. Po pozdějším přezkoumání se náklady na stavbu a provoz snížily.

V únoru 2008 byla schválena jako konečná varianta rychlostní silnice R35 v úseku Ostrov - Mohelnice varianta jižní. Ale v prosinci 2009 byla dokumentace EIA v úseku Ostrov - Mohelnice vrácena k přepracování.

8.5. Silné a slabé stránky jižní a severní varianty

Pokud se podíváme na silné a slabé stránky severní a jižní varianty, tak i v tomto hledisku vítězí jižní varianta. Jak je uvedeno v Hodnocení Krajským úřadem v Pardubicích (2005) ze silných stránek má pouze dvě severní varianta. Je to lepší dopravní napojení severovýchodní části Pardubického kraje, zejména České Třebové, Chocně a Ústí nad Orlicí a také trasa není vedena údolím Mladějovského vrchu. Zato jižní varianta má nespočet silných stránek. Jižní varianta byla vyhodnocen jak nejlepší podle „Posouzení vlivů – SEA“ (2003) a také v odborném posudku ČVUT fakulty dopravní (2003). Mezi další výhody patří smysluplná etapizace trasy, použití již nově postavených úseků v koridoru, snadnější dostavba navazujících objektů (parkoviště, benzinové pumpy). Oproti severní variantě má tato trasa výhodnější klimatické a terénní podmínky a také je předpoklad rychlejšího dokončení celé trasy.

Slabou stránku má jižní varianta pouze jednu a to, že je na trase dlouhý a investičně nákladný tunel pod Mladějovským vrchem, ale tento tunel je zase šetrný k okolní krajině. Naopak severní varianta vychází negativně. V dokumentu SEA nebyla schválena. Na celé trase převládají negativa pro navazující povolení stavby, má nepříznivé podmínky pro výstavbu (dlouhé úseky v členitém terénu) a celkově má trasa náročnější klimatické a terénní podmínky.

Podle srovnání slabých a silných stránek obou variant jasně vítězí jižní varianta.

Na základě metod, které použila Dopravní fakulta ČVUT Praha ve svém odborném posouzení v roce 2003, zvítězila varianta jižní. Varianty posuzovaly z hlediska čtyř kritérií: technická a dopravně inženýrská kritéria, územně analytická kritéria, ekonomická a legislativní kritéria a kritéria vlivu na životní prostředí a obyvatelstvo. Jižní varianta je z těchto tří variant nejkratší, nejpřímější a obslouží nejvíce sídel. Z hlediska ekologie není sice nejlepší, ale při střetu s biokoridory by do nich neměla zasáhnout, jsou zde navrženy tunely. V tabulce jsou znázorněny přehledy kritérií pro posuzované varianty rychlostní silnice R35, tučně jsou vyznačeny kladně hodnocená kritéria, tzn. kladné účinky varianty.

Tabulka 2: Posuzovaná kritéria R35

	Varianty		
	severní	jižní	mezilehlá
Délka trasy v km	95,5	95,0	92,0
Počet úseků, kde bude potřeba snížit rychlost na 100 km/h	11	3	5
Počet úseků, kde bude potřeba snížit rychlost na 80 km/h	2	1	1
Počet obcí nad 300 obyvatel do 10 km od trasy	249,671	251,921	247,506
Počet sídel nad 1 000 obyvatel do 10 km od trasy	26	27	26
Počet sídel, které díky trase získají nový obchvat	7	8	7
Počet křížení s železnicí	6	6	7
Počet křížení s průplavem	8	2	4
Maximálně dosahované intenzity	20,000	20,000	20,000
Počet biokoridorů nadregionálního významu	7	10	9
Počet biokoridorů regionálního významu	5	6	8
Počet biocenter regionálního významu	1	2	2
Počet ploch navržených do systému NATURA 2000	1	1	1
Počet obyvatel dotčených nadměrným hlukem	555	260	345
Počet sídel dotčených nadměrným hlukem	20	13	17
Výměra zabíraného zemědělského půdního fondu (ha)	577	541	535
Výměra zabíraných pozemků určených k plnění funkcí lesa (ha)	43	44	55

(zdroj: <http://www.r35.ecn.cz/studie/cvut-R35-dub03.htm>)

9. Sociálně demografické dopady vedení jednotlivých tras R35 (úsek Ostrov – Staré Město)

9.1. Metoda hodnocení

V úseku rychlostní silnice R35 Ostrov – Mohelnice byly vymezeny dvě varianty. Pro potřeby sociálně demografických dopadů bylo vymezeno území dvou koridorů – sever a jih. Území bylo vymezeno 10 km lineárně od navrhované trasy, tím vznikly dva pruhy v šířce 20 km. Koridory začínaly před obcí Vraclav a končily mimoúrovňovou křižovatkou Staré Město.

Do takto vymezeného území bylo zahrnuto 225 obcí, z kterých bylo ještě vyloučeno 5 obcí, které zasahovaly do koridoru velmi malým územím. Pak tento prostor zahrnuje 220 obcí, z toho 111 v koridoru jih a 109 obcí v koridoru sever. Vybrané obce se nacházejí na území Pardubického kraje a dvě obce zasahují do Olomouckého kraje.

Vzhledem k tomu, že koridory jih a sever nejsou od sebe daleko vzdáleny, tak 84 obcí se nachází v obou koridorech, což představuje téměř 77 % krytí koridorů. Z tohoto údaje lze usoudit, že oněch 77 % obcí by mělo být dobře obslouženo jak při koridoru jih, tak i při koridoru sever. To znamená, že výsledek hodnocení není až tak efektivní, liší se pouze v odlišných 33 % obcí. Z toho důvodu byly poté koridory redukovány na vzdálenost pět km od trasy a zhodnoceny v celkové šíři 10 km, jehož středem byla trasa komunikace R35.

V hodnocení bylo použito 6 základních údajů. Pět údajů bylo použito ze sčítání lidí, domů a bytů 2001, šestý údaj byl vzat z Českého statistického úřadu. Žádné vlastní výpočty, jak uvádí Poštolka (2008), zde nebyly použity. Bylo zde hodnoceno: počet trvale bydlících obyvatel, vyjíždějící do zaměstnání mimo obec, žáci dojíždějící denně mimo obec, domy celkem a domy určené k rekreaci. Těchto pět údajů bylo vzato z SLDB 2001. Šestý údaj byl trvale bydlící obyvatelstvo k 31. 12. 2008.

Trvale bydlící obyvatelstvo je vypovídající údaj o míře obslužnosti území. Z hlediska demografického byly sledovány ještě vyjíždějící za prací a do škol. Tyto údaje také mají svoji hodnotu, i když není zde psáno na jak dlouhou trasu příslušný člověk vyjíždí. Žáci vyjíždějící denně do základní školy asi rychlostní silnici R35 nepoužijí, ale studenti vyjíždějící do středních nebo vysokých škol už tuto silnici mohou využít. Pokud se podíváme kudy trasa vede, tak tam, kde jsou střední školy, je trasa v těsné blízkosti. Tudíž je zde větší možnost využití silnice pro denní přepravu. Údaj dojíždějící za prací má pouze doplňující charakter.

Dalším údajem jsou domy celkem a domy určené k rekreaci. Domy celkem jsou pouze informativní a mají doplňující charakter k trvale bydlícím obyvatelům. Naopak domy určené k rekreaci už svůj význam mají. I když zde není rozlišeno, zda se jedná o individuální nebo hromadné ubytovací zařízení, tzn. že zde nebyl zkoumán počet lůžek. Tento údaj nám poskytne informaci, zda zkoumaná oblast je nebo není rekreačně významná. Dále zde byl brán v potaz údaj o hromadných ubytovacích zařízeních, které mimo hotelů, penzionů, kempů, obsahují také domovy mládeže. Tudíž, zda mají vliv sezónní uživatelé území na danou oblast.

9.2. Charakteristika řešeného území

Řešené území se nachází v Pardubickém a Olomouckém kraji, v okrese Pardubice, Chrudim, Ústí nad Orlicí, Svitavy a Šumperk. Na území se nenachází žádné krajské město, jsou zde pouze menší města do 20 000 obyvatel. Patří mezi ně Česká Třebová, Choceň, Lanškroun, Litomyšl, Moravská Třebová, Svitavy, Ústí nad Orlicí a Vysoké Mýto. Druhou skupinou jsou obce s počtem obyvatel od jednoho do dvou tisíc a třetí nejpočetnější skupinu (téměř 90 % sídel) tvoří vesnice s průměrným počtem obyvatel okolo 360.

Koridory vedou většinou přes nezastavěné území (pole, louky a zemědělská půda), ale pokud vedou přes sídlo, je zde navrhnout obchvat nebo jiné adekvátní řešení. Celá tato oblast je spíše zemědělská. Nachází se zde oblasti pěstování obilí a chovu skotu a prasat. Také proto se zde vyskytují spory s výkupem pozemků místních zemědělců a farmářů.

Jižní koridor lemuje Vysoké Mýto a Litomyšl, kde je zastoupen strojírenský a textilní průmysl. Zejména Vysoké Mýto a závod Irisbus Iveco, a. s. na výrobu autobusů je velkým magnetem pro dojíždění za prací. V tomto případě by rychlostní silnice R35 zjednodušila zaměstnancům každodenní cestu do práce. V oblasti severního koridoru není velké průmyslové centrum, ale jsou zde zastoupeny menší průmyslové podniky. Nejvíce je zde strojírenský a textilní průmysl. Ale největší přínos by byl pro Choceň a okolí, protože dopravní dostupnost Chocně je velice špatná.

S průmyslem souvisí nezaměstnanost. Ta od roku 2001 do roku 2008 měla klesající tendenci. Na konci roku 2005 byla nezaměstnanost okolo 8 % a do konce roku 2008 klesla až na necelých 6 %. Tento pokles byl způsoben rozvojem průmyslu a vytvořením nových průmyslových zón okolo měst, kam se soustředily nové podniky. Naopak v roce 2009 začala nezaměstnanost narůstat. Na konci roku 2009 byla okolo 10 %. Tento růst nezaměstnanosti je nejenom v Pardubickém kraji, ale v celé České republice díky celosvětové hospodářské krizi, která zde zaútočila. Ze sledovaných pěti okresů měl nejvyšší nezaměstnanost okres Šumperk,

Tento údaj patří k dlouhodobě vysokým v rámci celé České republiky. Naopak nejnižší nezaměstnanost je v okrese Pardubice, kde je soustředěn většinový průmysl z celého kraje a velkou část pracovních míst zde zastupují služby.

Dalším potenciálem pro rozvoj území je výstavba nových bytů a domů. Výstavba nyní stagnuje, ale od roku 2001 do roku 2008 stoupala. I zde byl zaznamenán odsun lidí z měst. I proto je výstavba rychlostní silnice důležitá pro malé obce, kterým by pomohla zlepšit dopravní dostupnost s městy, kde je soustředěno centrum služeb.

Další nasávací efekt v širším měřítku mají univerzity v blízkosti řešeného území. Jedná se o Univerzitu Pardubice a o Univerzitu Palackého v Olomouci, kam denně dojíždějí studenti a zaměstnanci. Jejich dojíždka představuje velký potenciál uživatelů území.

Pokud se podíváme na řešené území z hlediska rekreace, tak v tomto území nejsou nijak zvlášť významné rekreační oblasti. Jedná se spíše o individuální rekreaci, kde převládají soukromé chaty a chalupy. Téměř v každé vesnici se nachází rekreační domek, pokud najdeme obec, kde není, jedná se o výjimku. Konkrétně zde nebyl zkoumán počet lůžek, ale pokud se rekreační dům nachází v malé vesnici, je zcela jasné, že je to soukromý domek pro vlastní potřebu majitele. Naopak ve větších městech budou mít rekreační domy charakter hromadného ubytovacího zařízení.

Řešené území zabírá zhruba 40 % rozlohy Pardubického kraje. V celém Pardubickém kraji se v roce 2008 ubytovalo 360 900 hostů, což je méně než v předchozích letech. Tato informace nám pouze doplňuje údaj o celkové představě o Pardubickém kraji. Pardubický kraj navštívili nejvíce domácí návštěvníci, Němci, Slováci a Poláci. Jejich délka pobytu se zkrátila z 4,2 na 3,8 dne. Celkově je zde nejmenší počet hromadných ubytovacích zařízení v rámci celé České republiky, tudíž se zde nedá počítat s tak obrovským množstvím sezónních uživatelů jako v oblasti rychlostní silnice R35 úseku Turnov – Úlibice.

Z významných rekreačních oblastí na řešeném území se nachází oblast Toulouvcových Maštálí. Dalšími významnými místy jsou města se svými historickými jádry, například Ústí nad Orlicí, Moravská Třebová nebo Vysoké Mýto. Největším lákadlem pro toto území je město Litomyšl se svým centrem, kde se nachází renesanční zámek, který je od roku 1999 zapsán v UNESCO.

Celkově se tedy jedná o velice významnou oblast v rámci řešení dopravy. Přes toto území vedou velice důležité spojení Čech s Moravou, takže se zde musí počítat s větším množstvím potenciálních uživatelů, kteří tuto trasu využijí. Například je zde velké množství turistů, kteří cestují do Orlických hor a Jeseníků. V opačném směru je přitahuje rekreační oblast Seč a okolí města Pardubice.

9.3. Výsledky zkoumání

9.3.1. Lineární vzdálenost 10 km

Výsledky hodnocení byly zpracovány za koridory R35 v úseku Ostrov – Staré Město. Okolo koridorů bylo vymezeno území do vzdálenosti 10 km lineárně. Do koridoru jih bylo zařazeno 111 obcí a do koridoru sever 109 obcí. V těchto obcích bylo zkoumáno šest základních údajů, z toho pět údajů bylo vzato z SLDB 2001 a šestý údaj byl vyjmut z ČSÚ k 31. 12. 2008.

Jak už bylo řečeno, vymezená území v celkové šíři 20 km se z 77 % kryjí. Z toho vyplývá, že téměř 95 000 obyvatel v 84 obcích by mělo mít dobrou dopravní obslužnost jak při koridoru jih tak i sever. Ale i přesto jsou výsledky těchto území zajímavé.

V koridoru jih se nachází šest měst, jejichž celkový počet obyvatel je přes 70 000, což představuje celkově 60 % obyvatel v koridoru jih. Zbývajících 40 % tvoří obyvatelé malých obcí. V šesti městech v koridoru jih v roce 2001 žilo 77 761 obyvatel a v roce 2008 to bylo 76 348 obyvatel. Na vesnicích v roce 2001 žilo 48 834 obyvatel a v roce 2008 se jejich počet zvýšil na 50 713 obyvatel. Zde je vidět stěhování lidí z měst na vesnice. Tento trend je i v koridoru sever. V koridoru sever se nachází osm měst, kde v roce 2001 žilo 85 317 obyvatel a v roce 2008 klesl počet obyvatel na 84 073. Naopak ve vesnicích se počet obyvatel z roku 2001, kdy jich zde žilo 49 858, zvýšil na 52 083 obyvatel.

Celkově podle trvale bydlících obyvatel v roce 2001 by nejlépe obsloužil koridor sever a to o 8 580 obyvatel více. V roce 2008 by to bylo o 9 095 obyvatel více. Tento výsledek je dán, že v koridoru sever se nachází více měst než v koridoru jih. Protože součty obyvatel v malých obcích, jak v koridoru jih, tak i sever jsou srovnatelné.

Koridor sever vítězí i v počtu vyjíždějících za prací a do škol, i když rozdíl není zas tak velký. V rámci studentů dojíždějících do škol koridor sever má o 500 studentů více. Počty dojíždějících za prací se liší o více než 1 200 obyvatel.

Poslední dva údaje mají pouze doplňující charakter. Je zajímavé, že celkový počet domů má vyšší koridor sever, ale počet domů k rekreaci má nižší než koridor jih. Z toho lze asi usoudit, že koridor jih je více rekreačně zajímavější než sever. Tudíž lze v koridoru jih očekávat větší počet sezónních uživatelů území. I když nebyl počet lůžek zkoumán, rozdíl v počtu domů určených k rekreaci činí 203 domů. V tomto údaji jsou zahrnuty jak rekreační zařízení, chalupy a chaty, ale také zahrádkářské chatky. Ve většině těchto domů určených k rekreaci budou nejspíše 2 lůžka a více, proto počet sezónních uživatelů několikanásobně vzroste. Podle hromadných ubytovacích zařízení opět vítězí koridor sever, kde je

67 ubytovacích zařízení, naopak v jižním koridoru jich je pouze 50. Ve většině hromadných zařízení byl počet pokojů větší než 10.

Podle údajů za rok 2001 by v lineární vzdálenosti 10 km od navrhované trasy nejlépe obsluhoval trvale bydlící obyvatelstvo koridor sever a to o více než 8 500 obyvatel než koridor jih a v roce 2008 by to bylo o 9 000 obyvatel více.

9.3.2. Lineární vzdálenost 5 km

Jelikož se dané koridory překrývají z 77 %, bylo vymezeno ještě jiné území. Tentokrát byla vzata vzdálenost 5 km lineárně od dané trasy. Takže vznikly pruhy široké 10 km. V koridoru jih se nachází 55 obcí a v koridoru sever se nachází 48 obcí. Tím pádem i překryv území se snížil na 54 %, což představuje 28 obcí, takže 31 000 obyvatel má v tuto chvíli dobrou dopravní dostupnost, to znamená, že jim je jedno, který koridor tudy povede. Počet obyvatel v tomto vymezeném území se snížil v roce 2001 o 36 070 obyvatel v koridoru jih, a o 71 615 obyvatel v koridoru sever. Podobně tomu bylo i v roce 2008 v koridoru jih, kdy se počet obyvatel, v lineární vzdálenosti 5 km od trasy, snížil o 37 490, a v koridoru sever o 72 568 obyvatel.

Nyní se vymezené území nachází pouze v Pardubickém kraji, vypadl Olomoucký kraj. Z pardubického kraje jsou zde zastoupeny všechny okresy, ale okres Chrudim a Pardubice pouze dvěma nebo třemi obcemi, takže většina území se nachází v okrese Svitavy a Ústí nad Orlicí.

Koridor jih vede okolo 5 měst, jejichž počet trvale bydlících obyvatel v roce 2001 byl 68 722 a v roce 2008 byl 67 203 obyvatel, což představuje 75 % obyvatel v okolí koridoru jih. Naopak v okolí koridoru sever jsou pouze 3 města, která mají okolo 64 % trvale bydlících obyvatel. V koridoru jih v roce 2001 bylo 90 525 trvale bydlících obyvatel a v roce 2008 počet klesl na 89 571. V koridoru sever jich bylo méně, v roce 2001 jich bylo 63 560 a v roce 2008 bylo 63 588 trvale bydlících obyvatel. Tento vysoký rozdíl je dán právě blízkostí měst okolo trasy R35. Takže v dopravní obslužnosti podle trvale bydlících obyvatel by vyhrál koridor jih.

V ostatních sledovaných údajích opět vítězí koridor jih. V dojíždějících za prací a do škol rozdíl není zas tak obrovský, pohybuje se v řádu stovek. Naopak podle celkového počtu domů a domů určených k rekreaci jsou rozdíly větší. I podle hromadných ubytovacích zařízení se údaje obrátily, nyní vítězí koridor jih se 42 zařízeními, v koridoru sever jich zůstalo jen 15. Lze tedy říci, že koridor jih je z hlediska rekreace zajímavější.

9.3.3. Shrnutí

V lineární vzdálenosti 10 km od navrhované trasy vítězí koridor sever, naopak v lineární vzdálenosti 5 km vítězí koridor jih. Je zajímavé, že jakmile se změnila lineární vzdálenost, změnily se i výsledky zkoumání. Jak by asi vypadaly výsledky, pokud by jsme udělali lineární vzdálenost menší než 5 km?

Trvale bydlící obyvatelstvo by se nemělo tak radikálně měnit, proto výsledky v tomto sledovaném údaji by měly mít velký význam z hlediska dopravní obslužnosti území. Naopak ostatní údaje jako jsou vyjíždějící za prací a do škol nebo sezónní a potenciální uživatelé území se rychle mění. Proto nelze říci, že až se postaví rychlostní silnice R35 v daném úseku, budou počty uživatelů jiné.

V závěru lze říci, že záleží na aktuálnosti dat a zvolené metodě, kterou použijeme.

Tabulka 3: Základní údaje za obce v lineární vzdálenosti 10 km

10 km	JIH	SEVER
Počet obcí v koridoru	111	109
Trvale bydlící obyvatelstvo (2001)	126 595	135 175
Trvale bydlící obyvatelstvo (2008)	127 061	136 156
Vyjíždějící za prací	18 965	20 218
Vyjíždějící do škol	6 436	6 925
Domy celkem	29 984	30 612
Domy určené k rekreaci	2 337	2 134

Tabulka 4: Základní údaje ze obce v lineární vzdálenosti 5 km

5 km	JIH	SEVER
Počet obcí v koridoru	55	48
Trvale bydlící obyvatelstvo (2001)	90 525	63 560
Trvale bydlící obyvatelstvo (2008)	89 571	63 588
Vyjíždějící za prací	10 615	9 721
Vyjíždějící do škol	3 480	3 360
Domy celkem	18 589	14 074
Domy určené k rekreaci	1 095	973

10. Varianty trasy R35 vedoucí Libereckým krajem

Tato kapitola se zabývá variantami tras rychlostní silnice R35, které vedou převážně v Libereckém kraji. Nyní jsou navrženy tři koridory pro vedení trasy. Koridory jižní, severní a superseverní jsou posuzovány z hlediska technického, z hlediska ekonomického, z hlediska dopravního, z hlediska ekologického a z hlediska demografických údajů.

10.1. Technicko – ekonomické prověření

Tabulka 5: Porovnání základních parametrů

	severní	jižní	superseverní
Celková délka	45,34 km	64,53 km	44,37 km
Z toho délka nové trasy R35	34,94 km	41,33 km	44,37 km
Trasa po stávajících komunikacích	10,4 km - R35	23,2 km - R35, R10	
Celková výška stoupání na nové trase	285,8 m	306,5 m	428,7 m
Délka tunelů	4,39 km	0,85 km	8,91 km
Délka mostů	3,24 km	2,89 km	6,80 km
Počet MÚK	7	7	8
Přeložky dotčených silnic I. třídy	3,71 km	6,04 km	1,92 km
Přeložky dotčených silnic II. a III. tříd	4,95 km	7,52 km	7,48 km
Spotřeba času - osobní auto	24,6 min	33,2 min	26,3 min
Spotřeba času - nákladní auto	34 min	47,7 min	36,5 min
Celkové náklady dle normativů	19 675 805 600 Kč	14 567 461 000 Kč	36 874 148 900 Kč
Náklady na 1 km	563 115 000 Kč	352 476 000 Kč	831 116 000 Kč

(zdroj: Koloušek, 2009)

Pokud srovnáme jednotlivé koridory podle technických parametrů, tak severní a jižní trasa jsou rovnocenné, naopak superseverní koridor vykazuje složité technické řešení a to hlavně díky terénu, kterým je veden. Tato skutečnost se projeví i při celkové výšce stoupání, která je o 143 m větší než u koridoru sever a o 143 m větší než u koridoru jih.

Jak dokazuje Koloušek (2009) koridor superseverní má největší délku všech mostů a tunelů, oproti ostatním variantám téměř dvojnásobek. To se samozřejmě musí projevit na ceně. Nejlevnější variantou je trasa jih, naopak nejdražší variantou je trasa superseverní.

Rozdíl mezi nejlevnější a nejdražší variantou je 22,307 miliardy Kč, což je 153 % celkových nákladů jižní varianty.

Z hlediska spotřeby času pro projetí trasy v jednotlivých koridorech je nejpříznivější pro řidiče severní koridor, naopak nejdéle bychom jeli po jižní trase.

10.2. Ekologické hledisko

Anděl (2008) se zabývá zhodnocením vlivů na varianty rychlostní silnice R35 na životní prostředí. Jak ukázala studie, koridory se mezi sebou výrazně liší, takže jejich komplexní hodnocení je velice složité.

Z hlediska koncepčního hodnocení lze říci, že všechny tři koridory jsou proveditelné z hlediska vlivů na životní prostředí, ale s podmínkou, že budou ochranné a kompenzační opatření provedeny. Ale i přesto se koridory mezi sebou liší. Nejméně vhodný je koridor superseverní, naopak jižní a severní koridor jsou vyrovnané.

Koridor superseverní prochází velmi členitým a různorodým terénem. Jeho realizace se zdá velice obtížná, jelikož trasa prochází přírodním parkem Maloskalsko, rozsáhlými lesy, údolím Jizery a celkově krajinou s vysokou hodnotou krajinného rázu. Tento fakt je vyrovnán návrhem stavby dlouhých tunelů a řadou velkých mostů, což se samozřejmě projevuje na nákladech vynaložených na stavbu tohoto koridoru.

Trasa severního koridoru z velké části kopíruje původní silnice I/35, což patří k výhodám, protože trasa stavěného úseku je nejkratší. Tím pádem i objem potřebných prací je minimalizován. Trasa je navržena tak, že nezasahuje do CHKO Český ráj ani do jiného chráněného území. Ale naskytuje se zde otázka krajinného rázu, která je stále velice aktuální, obzvláště ovlivnění krajinných turistických dominant. I na této trase jsou navrženy tunely, které eliminují vliv koridoru na obyvatelstvo.

Jižní koridor je nejméně problematický z hlediska vlivu na životní prostředí. Koridor zasahuje okrajově do CHKO Český ráj, ale jeho zásah je zde minimalizován tunelem. Výstavba tunelu je záměrná, protože jiné umístění mimo CHKO mělo horší vliv na životní prostředí. Nejmenší vlivy na životní prostředí jsou naopak potlačeny nejvyšší délkou trasy. Ale i přesto daná trasa je realizovatelná při přijetí standardních ochranných opatření. Z hlediska vlivu na životní prostředí vyhrává tato trasa.

10.3. Ekonomická efektivnost

Koloušek (2009) ukazuje, že z hlediska ekonomické efektivnosti severní a superseverní koridory mají srovnatelné výsledky, naopak jižní koridor je má podstatně horší. Špatný

výsledek jižního koridoru je dán menší využitelností trasy pro tranzitní dopravu, protože je o více než 20 km delší, což se projeví zvýšenými náklady na pohonné hmoty.

Délka nové trasy R35 oproti původní silnici I/35 je kratší, tím pádem se zkrátí i čas jízdy, ale naopak vzrostou náklady na pohonné hmoty, díky vyšší spotřebě při zvýšené rychlosti.

Jižní koridor není z ekonomického hlediska konkurenceschopný, řidičům se vyplatí jet po stávající trase I/35. Koridor také vyžaduje vybudování obchvatů obcí. Superseverní koridor je přínosem zejména pro obyvatele oblasti, kde je veden, což dokazuje Poštolka (2008). Hlavní přínos by byl pro Semily a okolí. Ale na druhou stranu jsou tu vysoké stavební náklady, technická náročnost a dlouhé tunely. Z ekonomického hlediska je nejpříznivější severní koridor. Uživatelům hlavně zkrátí a zrychlí cestu a plnohodnotně obslouží území. Proto se z ekonomické efektivnosti doporučuje severní trasa.

11. Sociálně demografické dopady vedení jednotlivých tras R35 (úsek Turnov – Jičín)

Sociálně demografickými dopady na vedení jednotlivých tras R35 v Libereckém kraji se zabýval pan RNDr. Václav Poštolka, Ph.D. Studii prováděl pro firmu Valbek, spol. s.r.o. Liberec v roce 2008. Tato studie se také zabývá zhodnocením souvislostí vedení silniční sítě v daném území.

11.1. Metoda hodnocení

Poštolka (2008) pro hodnocení sociálně demografických dopadů navrhovaných tras rychlostní komunikace R35 vymezil území čtyř koridorů, které představují osy koridorů osídlení. Okolo každého koridoru bylo vymezeno území obcí nacházející se 10 km lineárně od navrhované trasy na každou stranu, vznikly tedy pruhy v celkové šířce 20 km. Tento způsob hodnocení byl použit i pro koridor R10 spojující Turnov s Libercem. Pro potřeby této studie byl použit pouze úsek od Mnichova Hradiště k Rychnovu u Jablonce nad Nisou. Poštolka (2008) tedy vymezil čtyři koridory: R10, Jih (jižní varianta), Střed (severní varianta) a Sever (superseverní varianta).

Do těchto čtyř koridorů zasahuje zcela nebo zčásti území 248 obcí a území třech krajů. Poté bylo vyloučeno 15 obcí, jejichž zastavěné území se nachází již mimo hranici vymezených koridorů. To znamená, že ve Středočeském kraji je 49 obcí, 76 obcí se nachází v Královéhradeckém kraji a 108 obcí leží v Libereckém kraji.

Jelikož se koridory překrývají, tak se některé obce nacházejí ve více koridorech. Některé obce se dokonce nacházejí ve všech čtyřech zároveň. Z celkového počtu 233 obcí se nachází 59 obcí pouze v jednom, 67 obcí ve dvou, 104 obcí ve třech a tři obce dokonce ve všech čtyřech koridorech. To znamená, že většina obcí se zapojuje do hodnocení dvou a více koridorů R35. Pro úplnost byly označeny i obce, které zasahují do koridoru svým nezastavěným nebo neobydleným územím. Zvláště je pak důležité, že více než 40 % obcí ze zkoumaného území leží v koridoru R10 a jsou tedy již nyní dobře napojené a obsluhované. Do koridoru Jih bylo zařazeno celkem 151 obcí, do koridoru Střed bylo zařazeno 129 obcí a do koridoru Sever 139 obcí.

Na navrhovaných trasách je navrženo celkem 19 mimoúrovňových křižovatek. Na trase Jih a Střed je jich navrženo 6 a na trase Sever je navrženo 7 mimoúrovňových křižovatek.

Pro následující hodnocení Poštolka (2008) použil údaje za obce, které byly vzaty ze sčítání lidí, domů a bytů 2001, dále z českého statistického úřadu a ostatní údaje byly založeny na vlastní konstrukci a vlastních výpočtech.

- Trvale bydlící obyvatelstvo – stav k 1.3.2001 (SLDB 2001)
- Trvale bydlící obyvatelstvo – stav k 31.12.2007 (ČSÚ)
- Počet registrovaných uchazečů o zaměstnání – stav k 31.12.2007 (ČSÚ)
- Obsazené pracovní příležitosti – stav k 1.3.2001 (výpočty z SLDB 2001)
- Celkový obrat pohybu za prací a do škol – stav k 1.3.2001 (výpočty z SLDB 2001)
- Sezónní uživatelé území jako uživatelé objektů individuální rekreace druhého bydlení a bytů nebo domů sloužících k rekreaci (výpočty)
- Potenciální uživatelé území – varianta A – součet trvale bydlících obyvatel a sezónních (víkendových) uživatelů území (výpočty)
- Potenciální uživatelé území – varianta B – součet trvale bydlících obyvatel, sezónních uživatelů území a celkového obratu pohybu za prací a do škol (výpočty)

První tři údaje byly vzaty přímo z informačních zdrojů, zatímco ostatní údaje byly zkonstruovány na výpočtech, které použil Poštolka (2008)

11.2. Sezónní a potenciální uživatelé

V rámci metody hodnocení nebyly jen použity počty o trvale bydlících uživateli, ale byly brány v potaz potenciální a sezónní uživatelé, kteří výrazně ovlivňují celou obec nejenom v dopravě. Sezónní uživatelé v některých obcích výrazně převyšují počet trvale bydlících a vytváří specifický tlak na území a jeho dostupnost. Poštolka (2008) uvádí, že kategorie sezónních uživatelů území je velmi důležitým ukazatelem přitažlivosti území pro rekreaci a využívání volného času.

Růst volného času a mobility obyvatel bude vyvolávat větší nátlaky na dostupnost daných území. Nebude ovlivňovat dané území z hlediska dostupnosti, ale i z hlediska ekonomiky, ochrany přírody, krajiny a životního prostředí. Právě z těchto důvodů je důležité mít o těchto uživateli přehled a jsou tudíž důležitým faktorem pro rozhodování o trase R35.

Definici sezónních uživatelů uvádí Poštolka (2008) jako součet počtu objektů individuální rekreace (vyjmuté z bytového fondu) a neobydlených bytů využívaných pro přechodné bydlení a rekreaci, jak byly zjištěny při SLDB 2001, respektive 1991, při obsazení čtyřmi uživateli. Pokud k sezónním uživatelům přičteme trvale bydlící obyvatele, dostaneme potenciální uživatele území.

11.3. Charakteristika řešeného území

Řešený prostor se nachází na území třech krajů a pěti okresů a je velice specifický. Například zde byl zastaven dlouhodobý úbytek obyvatel a v posledních letech dochází k jeho růstu. V roce 2008, kdy byla studia prováděna, byla v daném územím nízká míra nezaměstnanosti. To bylo dáno vysokým obratem pohybem za prací do Mladé Boleslavi, kde byl rozvoj automobilového průmyslu. Velký význam v území má i Technická univerzita v Liberci. Zde se také projevuje růst pohybu tentokrát za vzděláním, ale samozřejmě i za prací. Dalšími významnými póly rozvoje jsou Jičín, Turnov a Jablonec nad Nisou.

Na řešeném území žilo v roce 2008 více než 401 000 trvale bydlících obyvatel. V tomto údaji není zahrnuto číslo cizinců žijících v tomto území. Ke 401 000 trvale bydlících obyvatel je nutné přidat zhruba 80 000 sezónních uživatelů území. Na 100 trvale bydlících obyvatel tak v průměru připadá 20 sezónních uživatelů. To znamená, že je zde potenciál 480 000 potenciálních uživatelů území, kteří vyvolávají současné dopravní nároky a zatížení území. Když k tomu ještě přičteme pravidelnou denní dojížděku za prací a do škol, vzroste toto číslo na více než 635 000 uživatelů území.

Podle údajů z roku 2001 bylo na řešeném území více než 213 000 obsazených pracovních příležitostí, jejich počet v dalších letech rostl. S tím také souvisí velmi nízká nezaměstnanost, ke konci roku 2007 bylo jen 9 728 registrovaných uchazečů o zaměstnání (2,4 % trvale bydlících obyvatel).

Silnou stránkou řešeného území je závislost na automobilovém průmyslu, protože se nachází v blízkosti nejsilnějších producentů, ale v dnešní době je tato závislost spíše hrozbou. Další silnou stránkou je geografická poloha v trojúhelníku mezi regionálně nejvýznamnějšími centry České republiky, kterými jsou mimo Prahy také Liberec a Hradec Králové. Dalším významným faktorem je blízkost velmi atraktivních a sezónními uživateli vyhledávaných prostorů, jako je Český ráj, Jizerské hory a Krkonoše.

Řešené území se nachází v průsečíku několika významných a v našich podmínkách klíčových rozvojových oblastí. Skutečnost ukázala, že jsou významné rozdíly v pokrytí řešeného území z hlediska dostupnosti pólů rozvoje. Turnov a Jičín těží ze své výhodné geografické polohy, naopak Semily, Jilemnice a Vrchlabí jsou centra s nízkým rozvojem. To je dáno nejenom jejich polohou, ale i jejich zhoršenou dopravní dostupností. To bylo také důvodem hledání nové trasy rychlostní silnice R35, která by pomohla tento problém částečně vyřešit. Výsledkem je superseverní varianta R35, která vede přes problémové oblasti. To by

přineslo nejen přínos trvale bydlícím obyvatelům, ale i sezónním uživatelům, kteří tento region hojně navštěvují.

11.4. Výsledky hodnocení

Nejdříve je zde potřeba říci, že daná studie byla prováděna v roce 2008. Poštolka (2008) používal data z posledního sčítání lidí, domů a bytů v roce 2001, někde byly použity novější údaje z konce roku 2007. Hodnocení navrhovaných tras je založeno na předpokladu, že čím více bydlících obyvatel, sezónních a potenciálních uživatelů území, čím více obsazených pracovních příležitostí a také čím více generovaného obratu pohybu za prací, ale i do škol, a čím více uchazečů o zaměstnání bude soustředěno ve vymezených koridorech (10 km lineárně na každou stranu od navrhovaného koridoru), tím navrhovaná trasa bude mít větší přínos pro uživatele území a zlepšení obsluhy ve svém okolí.

Dále je zde nutné říci, že byly odlišeny obce, které jsou v blízkosti R10 a jsou již teď dobře dopravně dostupné. Proto jsou v hodnocení tyto obce vynechány.

Největší přínos pro trvale bydlící obyvatelstvo by měla trasa Sever, která by obsluhovala o více než 40 000 obyvatel více než Jih a zhruba o 30 000 více než trasa Střed. Do tohoto hodnocení nebyly zahrnuty největší centra osídlení Liberec, Jablonec nad Nisou, Turnov a Mladá Boleslav, ležící v blízkosti R10. V koridoru trasy Sever se nacházejí města jako je Železný Brod, Semily, Jilemnice, Tanvald, Lomnice nad Popelkou a Nová Paka, která mají zhoršenou dopravní dostupnost.

Podle počtu sezónních uživatelů by také byla nejvíce přínosná varianta Sever, ta by obsluhovala o 10 000 obyvatel více než Jih a Střed. Tato trasa by byla zároveň přínosem, protože tuto trasu využívají obyvatelé k cestě do Krkonoš, Jizerských hor a jiných turistických oblastí severně od této trasy.

Další kategorie, kde vítězí trasa Sever jsou potenciální uživatelé území, kteří v sobě zahrnují jak trvale bydlící obyvatelstvo tak i mobilní uživatelé území. Trasa Sever by obsluhovala o více než 52 000 uživatelů více než Jih a o 40 000 uživatelů více než Střed.

Pokud sezónní, víkendové a pravidelné uživatelé území dáme dohromady, opět vítězí koridor Sever. Uživatelé dojíždějící pravidelně jsou vyjádřeny celkovým obratem za prací a do škol. V roce 2001 by navrhovaná trasa Sever obsluhovala více než 200 000 obyvatel, tj. o 70 000 více než Jih a o 56 000 více než Střed. Tento údaj nejlépe vypovídá o dopravním zatížení příslušného koridoru.

Pokud budeme hodnotit obsazené pracovní příležitosti, tak v roce 2001 by také nejvíce uživatelů obsloužila trasa Sever. U tohoto údaje dochází k častým změnám, dnes v době

ekonomické krize by byl stav a čísla asi jiná. V roce 2001 by trasa Sever obsluhovala o 21 000 pracovních příležitostí více než Jih a o 12 000 více než Střed.

Tento efekt se projeví i pokud budeme hodnotit trasy jenom podle obratu pohybu za prací a do škol. V roce 2001 by opět nejvíce obsluhovala trasa Sever, a to o 18 000 více než Jih a o 14 000 více než Střed.

Nejmenší rozdíl mezi navrhovanými trasami je v případě hodnocení podle uchazečů o zaměstnání. Hodnocení bylo na konci roku 2007. I přesto by nejvíce uchazečů o zaměstnání obsluhovala trasa Sever s rozdílem jen 1 400 uchazečů na trase Jih a 1 000 uchazečů na trase Střed.

Ze všech výsledků souhrnného hodnocení vyplývá, že největším přínosem pro území se zhoršenou dopravní dostupností ve všech socio - demografických parametrech se jeví navrhovaná trasa Sever neboli Superseverní koridor. Tento závěr vyplynul z hodnocení bez trasy R10, nebyly zde proto zařazeny obce ležící na R10 nebo v její blízkosti (10 km od trasy R10). Právě přínosem varianty Sever by bylo propojení velkých center (Liberec, Mladá Boleslav a Turnov), které se nacházejí na trase R10. Přínos trasy Sever by byl, že by mohl pozitivně ovlivnit rozvoj a život v území okolo navrhované trasy, protože dobře fungující a kvalitní infrastruktura je základem pro prosperitu území.

Poštolka (2008) pro porovnání zpracoval ještě druhé řešení. Spočívalo v tom, že se nevzalo území 10 km lineárně, ale území v dosahu do 10 km od mimoúrovňových křižovek, což představuje reálnou vzdálenost. Pro hodnocení byly použity údaje z SLDB 2001 a to pouze za části obce. Bylo sledováno pět údajů: trvale bydlící obyvatelstvo, obyvatelé dojíždějící za prací, vyjíždějící do škol, domy celkem a domy sloužící k rekreaci. Podle údajů za rok 2001 by nejvíce bydlících obyvatel obsluhovaly mimoúrovňové křižovatky na navrhované trase Sever, a to o 30 000 více než Střed a o 125 000 více obyvatel než Jih. Ve všech následujících sledovaných ukazatelích vítězí trasa Střed, poté následuje trasa Sever a nejméně přínosná by byla trasa Jih.

Závěrem lze tedy říci, že záleží na zvolené metodě, na zvolených indikátorech a kvalitě údajů. Dále některé údaje mohou být „zastaralé“, protože příslušné údaje jsou zachycovány z posledního SLDB 2001.

Hodnocení koridorů je teda závislé na zvolené variantě jejich hodnocení. Koridory se mohou hodnotit v jejich nejširším hodnocení, tedy včetně koridoru R10, koridory bez závislosti trasy R10. Podle toho se mění výsledky hodnocení. V celkovém hodnocení včetně R10 by největší přínos měl koridor Jih, následuje Sever a nejmenší přínos by měl koridor Střed.

Pokud budeme hodnotit trasy bez vlivu R10, bude hodnocení objektivnější. Trasa na sebe váže největší počty potenciálních uživatelů, ke kterým patří trvale bydlící, přechodně bydlící obyvatelé, návštěvníci území, studující a pracující, ale samozřejmě i investoři. Tímto byl stanoven závěr: Pořadí navrhovaných a posuzovaných tras R35 z hlediska jejich možného a očekávaného přínosu pro regionální a lokální rozvoj, pro zlepšení dopravní dostupnosti a obslužnosti území, a zároveň z hlediska možných pozitivních dopadů na sociálně demografické změny v území takto:

1. Trasa SEVER (Superseverní varianta)
2. Trasa STŘED (Severní varianta)
3. Trasa JIH (Jižní varianta)

Tabulka 6: Základní údaje za obce bez vlivu R10

Bez vlivu R10	JIH	STŘED	SEVER
Počet obcí v koridoru	91	79	100
Trvale bydlící obyvatelstvo (2007)	71 698	82 089	113 221
Sezónní uživatelé území	26 888	26 120	37 848
Potenciální uživatelé území	98 586	108 209	151 069
Registrovaní uchazeči o zaměstnání	2 100	2 510	3 509
Obsazené pracovní příležitosti	32 658	40 165	53 644
Celkový obrat za prací a do škol	32 399	36 040	50 364
Trvale bydlící obyvatelstvo (2001)	71 486	81 977	112 988
Potenciální uživatelé území-modifikace	130 755	144 249	201 433

(zdroj: Poštolka, 2008)

Tabulka 7: Základní údaje za obce včetně R10

Včetně R10	JIH	STŘED	SEVER	R10
Počet obcí v koridoru	189	145	139	98
Trvale bydlící obyvatelstvo (2007)	342 251	289 488	297 285	270 263
Sezónní uživatelé území	59 392	53 160	54 772	32 420
Potenciální uživatelé území	401 643	342 648	352 057	302 683
Registrovaní uchazeči o zaměstnání	7 786	7 355	7 956	5 684
Obsazené pracovní příležitosti	187 143	149 265	154 244	154 439
Celkový obrat za prací a do škol	129 004	96 107	98 731	96 454
Trvale bydlící obyvatelstvo (2001)	335 664	286 422	294 886	264 261
Potenciální uživatelé území-modifikace	530 647	438 755	450 788	399 137

(zdroj: Poštolka, 2008)

Tabulka 8: Základní údaje za části obce 10 km od mimoúrovňových křižovatek

	JIH	STŘED	SEVER
Počet částí obce	143	290	294
Počet obcí v koridoru	61	89	77
Trvale bydlící obyvatelstvo	77 115	172 937	204 901
Vyjíždějící za prací do jiných obcí	16 467	32 556	27 789
Vyjíždějící do škol do jiných obcí	5 964	12 839	11 802
Domy určené k bydlení	18 736	39 858	37 189
Domy sloužící k rekreaci	2 732	5 971	5 899

(zdroj: Poštolka, 2008)

12. Pohledy občanů a obcí na rychlostní silnici R35

Jakmile se v roce 2003 začaly prezentovat jednotlivé varianty rychlostní komunikace R35 přes Český ráj pro veřejnost, vznikla velká vlna nespokojenosti a rozporu. Začaly vznikat různá občanská sdružení, která bojují proti jednotlivým trasám R35, začaly se konat schůzky s občany a obyvateli dotčených obcí, vznikly i protestní pochody nebo dokonce i plesy, aby se vyjádřil nesouhlas. Veškeré snahy nyní vrcholí účastí obyvatel na krajském zasedání Libereckého kraje, kde se snaží zabránit schválení trasy přes Český ráj.

12.1. Vznik a historie kauzy

Rychlostní silnice R35 byla jako stavba úplně poprvé schválena v roce 1963 v konceptu dálnice. V roce 1993 došlo ke změně na čtyřproudou rychlostní silnici od hraničního přechodu Hrádek nad Nisou až po Lipník nad Bečvou. Celá rychlostní silnice má koncept jako čtyřproudá, ale úsek Ohrazenice – Úlibice byl navržen jako dvoupruhový. Takže v roce 2001 byl ministerstvem životního prostředí zahájen proces EIA, ale ten byl zanedlouho přerušen a rychlostní silnice v tomto úseku byla navržena už jako čtyřpruh.

Liberecký kraj si nechal u společnosti Valbek vypracovat studii variant vedení R35. Studie byla provedena, aniž by o tom věděly obce, kterých se silnice týká. V lednu 2003 uspořádal Krajský úřad v Liberci schůzku s několika vybranými starosty a zástupci CHKO Český ráj, kde byly představeny tři varianty. Všechny tři varianty vedly přímo přes CHKO Český ráj nebo těsně pod skalními městy. Tudíž všechny tři varianty měly negativní dopad na chráněnou krajinou oblast.

Jako reakce na tyto události vznikají na začátku roku 2003 dvě občanská sdružení S drakem se rval Michael a Pro Ktovou. Obě tyto dvě sdružení nezávisle na sobě sepsaly dvě petice proti výstavbě rychlostní silnice R35 přes Český ráj. V prvním týdnu si petice získaly přes tisíc podpisů. Postupně začala vznikat nová občanská sdružení, například v Rovensku pod Troskami, Újezdu pod Troskami, Kněžnicích a Karlovicích. K těmto sdružením se přidaly už existující organizace jako je například Děti Země nebo ČSOP Křižánky. Nově vzniklá občanská sdružení začala spolupracovat v rámci koalice S. O. S. Český ráj. Občanské sdružení S drakem se rval Michael navrhlo starostu Turnova Ing. Milana Hejduka na Ropáka roku za pozitivní postoj k navržené trase R35 mezi dvěma částmi CHKO Český ráj.

V dubnu 2003 začal Krajský úřad Libereckého kraje projednávat koncept územního plánu velkého územního celku. V tomto konceptu se poprvé objevila tzv. jižní varianta přes Mnichovo Hradiště. Dále se krajský úřad snažil přesvědčit občany, že nová rychlostní

komunikace R35 bude pro území přínosem. Po veřejném zasedání, kde se projednával koncept územního rozvoje, zaslaly nesouhlasné stanovisko obce z oblasti nynější silnice I/35. Obce požadovaly, aby všechny varianty byly řádně vyhodnoceny a poté až vybrána výsledná varianta. V řadě obcí Turnovska se začaly konat akce na přesvědčení, že varianty přes Český ráj přinesou pozitiva. Tyto akce Libereckého kraje naopak zvýšily aktivitu místních občanů, kteří začali pomáhat občanským sdružením s jejich propagací a činností. V průběhu roku 2003 a 2004 podepsalo 13 obcí smlouvu o vzájemném postupu proti rychlostní silnici R35.

V srpnu 2003 začínají občanská sdružení první velké vítězství. Zabránilo schválení trasy rychlostní silnice R35 přes Český ráj na zasedání Krajského zastupitelstva Libereckého kraje. I nadále pokračuje podepisovací akce petice, která na konci roku 2003 měla přes 8 000 podpisů.

V roce 2004 dále pokračuje činnost občanských sdružení. Jejich hlavním cílem je získat co největší počet obcí a lidí proti vedení rychlostní silnice R35 přes Český ráj. Jejich aktivita přinesla přes 11 000 podpisů a několik obcí, které se připojily k nesouhlasnému stanovisku. Krajský úřad Libereckého kraje vypracovává studii obsahující střety plánované rychlostní silnice R35 s přírodními prvky, archeologickými památkami a osídlenými územími v jižní a severní variantě.

V květnu 2005 veřejné projednání konceptu územního plánu Libereckého kraje ukázalo, že studie SEA je nedostatečná a obsahuje velké množství chyb. Ale na veřejnost se dostává, že některé pasáže ve studii byly záměrně změněny pro vítězství jižní varianty.

V roce 2006 většina obcí dotčených plány na výstavbu severní varianty schvaluje na svém území stavební uzávěru na silnice typu dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy. K těmto obcím se připojuje i jedna obec z jižního koridoru.

Na scénu se v roce 2007 dostává pojem superseverní koridor. Krajský úřad začal zpracovávat porovnávací studii severního, jižního a superseverního koridoru. Až do roku 2008 neměla veřejnost ponětí o superseverní variantě, do té doby ji krajský úřad držel v utajení. Na začátku roku 2009 byla veřejnosti představena Studie proveditelnosti a účelnosti silnice R35 ve všech třech variantách.

Od roku 2008 se kauza o vedení trasy R35 v úseku Turnov – Úlibice dostává do podvědomí veřejnosti, začíná pronikat do médií a stává se tématem č.1 v diskuzích. Petice podepisuje čím dál více občanů (cca 15 000 podpisů) a jsou organizovány různé akce proti výstavbě Českým rájem

Jakmile se začal objevovat třetí koridor (superseverní) ihned se ozvaly obce, kterých se trasa týká. V Rychnově u Jablonce nad Nisou proběhlo setkání s občany, kde byly

prezentovány negativní dopady trasy. Na konci července bylo založeno občanské sdružení Občané proti superseverní variantě R35. Sdružení zahájilo svou intenzivní činnost, jsou organizovány různá setkání na regionální tak i na krajské úrovni. Dokonce byly rozeslány oficiální dopisy na ministerstvo životního prostředí, ministerstvo dopravy a hejtmanovi Libereckého kraje. Na konci roku 2009 byla superseverní varianta dána k přepracování, nyní na konci března se objevila nová studie této trasy.

15. 12. 2009 vyvrcholila veškerá snaha všech občanských sdružení v boji proti výstavbě rychlostní komunikace R35. Na zasedání Krajského zastupitelstva Libereckého kraje svoji účastí zabránily schválení výstavby R35. Schválení trasy bylo nakonec staženo z jednání díky hojné a hlučné účasti odpůrců R35.

Na svém posledním Krajském zastupitelstvu Libereckého kraje dne 30. 3. 2010 byl na programu bod Kategorizace dálnic a silnic I. třídy, který mimo jiné obsahoval územní stabilizaci severního koridoru pro rychlostní silnici v úseku Turnov – Úlibice. I na toto jednání se dostavila řada občanů, kterým toto téma je blízké, ale oproti poslední účasti, probíhalo jednání klidně. Téměř každý účastník využil práva a vyjádřil svůj názor na toto téma. Mezi bouřlivými a emocionálními projevy lidí byly prezentovány postoje a názory, jak odpůrců, tak i příznivců rychlostní silnice R35. Nechyběli zde hlavní aktéři kauzy, od zástupců koalice S. O. S. Česká ráj, Občanů proti superseverní variantě R35, CHKO Český ráj až po předsedu Strany zelených Ondřeje Lišku. Většina vystupujících se snažila přesvědčit zastupitelstvo o nehlasování a následné přepracování variant R35 a tím pádem dále prodloužit celé jednání a také celou stavbu. Krajské zastupitelstvo se nenechalo přesvědčit a hlasovalo. Návrh pro ministerstvo dopravy, kterému doporučuje severní trasu R35 byl nakonec schválen.

Je nutno říci, že schválení trasy rychlostní komunikace R35 v úseku Turnov – Úlibice, na krajské úrovni v Liberci není konečné. O konečné podobě nakonec rozhodne ministerstvo dopravy, ministerstvo životního prostředí a ministerstvo pro místní rozvoj.

12.2. Kdo, kde a jak bojuje proti R35

Liberecký kraj se rozdělil na několik nesmiřitelných táborů, pokud se jedná o výstavbu rychlostní silnice R35 Českým rájem. Každá trasa má svoje pro i proti. Samozřejmě bojující občanská sdružení a občané jsou vždy proti trase, která vede v okolí jejich bydliště a preferují tu, která vede jinudy.

Nejvíce diskuzí, příznivců a odpůrců má severní trasa. Mezi odpůrce patří ministerstvo životního prostředí, CHKO Český ráj, Strana zelených a samozřejmě občanská sdružení, která

jsou v koalici S. O. S. Český ráj. Proti severnímu koridoru jsou i obce na trase. Naopak severní variantu jako přijatelnou přijímá Liberecký kraj.

Jižní varianta tolik odporu nemá. Jejím největším odpůrcem je Středočeský kraj, který má jiné dopravní priority. Ale samozřejmě i v okolí jižní varianty vznikla petice, která vyjadřuje nespokojenost obyvatel s touto trasou.

Poslední superseverní varianta nemá v současnosti žádného příznivce, pouze se o ní zajímají odpůrci. Hlavním aktérem je zde občanské sdružení Občané proti superseverní variantě R35 se sídlem v Rychnově u Jablonce nad Nisou.

12.3. S. O. S. Český ráj

Koalice S. O. S. Český ráj vznikla v roce 2003. Jejími zakládajícími členy bylo občanské sdružení S drakem se rval Michael a občanské sdružení Pro Ktovou. Postupně se přidávaly jiná občanská sdružení, například Za čisté Rovensko, Děti Země, Budoucnost Českého ráje a jiné. Hlavním cílem je zabránění výstavby rychlostní silnice R35 v severní variantě. Podle hlavních osob koalice Markéty Kovaříkové a mluvčí Martiny Pokorné je přijatelná jižní varianta přes Mnichovo Hradiště.

První akce, kterou koalice pořádala, byl informační stánek na Den Země na náměstí Českého ráje v Turnově v roce 2003. Zde si koalice získala prvních několik podpisů pod petici a seznámení veřejnosti s argumenty proti severní variantě.

12.3.1. Petice

Text petice vyzdvihuje negativní dopady na celé území a vyzývá občany, aby jen nepřehlížely a začaly jednat. Svými argumenty, které snad přesvědčí každého milovníka Českého ráje, si petice získala obrovský zájem u občanů a do dnešního dne se sebralo více jak 15 000 podpisů.

Hned jako první bod petice poukazuje na viditelnost a slyšitelnost komunikace z Trosek, ale i Kozákova a přilehlých kopců. Komunikace je navržena těsně vedle obcí, dokonce u některých obcí z druhé strany než stávající silnice I/35, tudíž obce zůstanou obklopeny a odříznuty betonovým pruhem. Určitě hluk a exhalace budou v těchto obcích nesnesitelné.

Dále petice uvádí, že vedení trasy v severní variantě je zcela nesmyslný projekt, který vymýšlely někde jinde a ne přímo v Turnově a okolí. Právě Turnov by měl být odříznut od Českého ráje a tím zaniknout rozvoj cestovního ruchu a podnikání. Petice argumentuje, že pokud Český ráj navštíví turista, tak zříceninu hradu Trosky shlédne za 5 minut z automobilu,

Prachovské skály za dvě minuty a už turista nebude mít potřebu navštívit tyto turistické cíle osobně. S tím souvisí i zánik cestovního ruchu.

Tato petice stála na začátku celé akce a měla za následek obrovskou vlnu nesouhlasu jak občanů, tak i dotčených obcí. Když byla v roce 2003 sepsána, tak v jejím závěru se psalo, že je ještě čas něco změnit. Petice svůj účel splnila, byly navrženy jiné trasy a veškerá rozhodnutí byla vždy odložena nebo pozastavena.

12.3.2. Proč nesouhlasí se severní variantou R35

Koalice S. O. S. Český ráj na svých internetových stránkách jako svůj nesouhlas s výstavbou rychlostní silnice R35 uvádějí 20 základních argumentů. Argumenty vycházejí z roku 2003, tudíž dnes už jsou některé nepravdivé. Svůj záměr postavili na argumentech, které zastánci severní varianty uvedli jako přínos pro tuto oblast, ale koalice S. O. S. Český ráj tyto fakta vyvrací. I přes zastaralost některých faktů nacházejí stále nové argumenty a stanoviska proti stavbě. S většinou z nich stále přesvědčují další občany. Zde některé jsou:

- Dálnice zlepší dopravní obslužnost území

Dopravní obslužnost území se výstavbou rychlostní silnice nezlepší. Silnice je projektována jako silnice rychlostního typu, tudíž nebudou zde sjezdy do každé obce. Pokud by jsme chtěly sjezdy do každé obce, vychází to na 400 m mezi jednotlivými sjezdy, ale v obvyklých rychlostních komunikacích je průměrná vzdálenost 9 km. Na komunikaci je počítáno s minimem sjezdů. Dopravní obslužnost území nebude vyřešena, pouze bude mít význam pro delší trasy a mezinárodní přepravu.

- Bude se jezdit po nové silnici a ne po současné I/35

Pro část místních obyvatel, kteří budou cestovat na delší vzdálenosti mezi Turnovem, Jičínem, Hradcem Králové nebo Brnem bude jednoduché použít tuto novou silnici. Ale většina obyvatel, kteří jezdí denně za prací do Turnova, Jičína, Hrubé Skály nebo Ktové by museli nejprve projet danou obcí, nalézt nájezd na rychlostní silnici a totéž opakovat i v cílové obci. Proto místní obyvatelé budou na kratší vzdálenosti využívat stávající silnici I/35, která zůstane v provozu nejspíše jako silnice II. nebo III. třídy.

- Dálnice nebude mít negativní vliv na životní prostředí

Silnice rozdělí CHKO Český ráj na dvě části a už jen tento fakt má za následek negativní dopad na životní prostředí. Mezi CHKO Český ráj a podél projektované trasy jsou unikátní přírodní úkazy, biocentra a biokoridory, honební pozemky se zvěří a samozřejmě malé zahrádky a zahrady místních obyvatel. Bude zabráněno přirozenému pohybu živočichů a rostlin.

Hlavně v zimě, kdy bude silnice udržována solí, se bude poté sůl splachovat do místních toků. Také zplodiny z výfukových plynů ohrozí životní prostředí, jelikož se budou držet v krajině a výrazně poškodí místní ovzduší i půdu. Dalším negativním faktorem bude hluk, který bude nesnesitelný v několikakilometrové vzdálenosti od silnice. Tímto hlukem budou nejvíce postiženy obce v těsné blízkosti R35.

- Dálnice nezasáhne charakter a ráz krajiny ani Český ráj

Navrhovaná trasa by byla viditelná a slyšitelná z celého hřebene od Trosek a ze všech vyhlídek. Český ráj představuje jedinečnou krajinu s přírodními památkami, která je velice hojně navštěvovaná turisty. Rychlostní silnice tak možná odradí turisty, kteří budou znechuceny pohledem z Trosek na krajinu protnutou rychlostní silnicí. Novou dominantou kraje se tak stanou mostní konstrukce, které budou překonávat nerovnosti kraje. Jednoduše řečeno: dálnice do Českého ráje nepatří.

- Dálnice nebude vidět, neboť bude vedena ve větší míře v zářezu (zaseknutá do kopců)

Tento argument je již vyvrácen v předchozích bodech.

- Občané si dálnici přejí

Tento argument se jeví jako značně nepodložený. Nebylo uskutečněno žádné místní referendum, kde by se občané vyjádřili ke stavbě. Reálná situace je právě naopak, občané si trasu nepřejí v území, kde žijí. Právě proto vznikla občanská sdružení, která bojují proti stavbě R35. Ale i přesto se najdou občané, kteří si silnici přejí a jsou to zejména: občané, kteří bydlí v těsné blízkosti silnice I/35, protože oddálení silnice by jim přineslo klidnější pobyt ve svých domech. Dále občané, kteří bydlí v odlehlých částech obce a tvrdí, že se jich silnice netýká, protože silnici neuvidí a neuslyší. Další skupinou jsou občané často cestující po silnici I/35 a nevyhovuje jim stávající situace. Čtvrtou skupinou obyvatel jsou senioři, protože je stavba silnici nezajímá z důvodu, že už se jí nedožijí.

- Obce si dálnice přejí

Viz kapitola [12.8.](#)

- Dálnice bude přínosem pro turisty a zvýší turismus v naší obci

S. O. S. Český ráj argumentuje, že současná dopravní obslužnost pro turisty je dostačující. Ze současné silnice I/35 je dostatek sjezdů a je zde snadná orientace. Pokud se postaví nová rychlostní silnice budou v oblasti Českého ráje pouze tři sjezdy. S tímto by právě turisté cestující do Českého ráje měli mít problémy a byli by zmateni jaký sjezd mají použít. Právě turisté jezdí do Českého ráje si odpočinout a prohlédnout krásy okolí, určitě je nebude zajímat

pohled z vyhlídek na rychlostní silnici skrz údolí. Toto by mohlo turisty odradit od další návštěvy Českého ráje.

- Dálnice nezasáhne obyvatele Turnova

Trasa nové rychlostní komunikace R35 zasáhne primárně obyvatelé některých sídlišť. Bydlení v těchto lokalitách bude omezeno, budou se šířit zplodiny a hluk ze silnice. Výrazně poklesnou i ceny pozemků a nemovitostí v dané lokalitě a výrazně se zde sníží kvalita bydlení. Trasa do Českého ráje na kole bude složitá, bude se muset překonat čtyřproudá silnice.

- Dálnice nezasáhne obyvatele Hrubé Skály

V této oblasti jsou nejdražší ceny nemovitostí, s výstavbou silnice v blízkém okolí by cena nemovitostí výrazně klesla. Dále se zde budou šířit zplodiny, turisté z výhledu zámku Hrubé skály budou sledovat v údolí kudy vede rychlostní silnice. Jako poslední argument pro obyvatele Hrubé Skály se uvádí, že zde nebude realizován sjezd do obce.

- Dálnice nezasáhne obyvatele Rovenska pod Troskami

Rovensko pod Troskami se stane jakýmsi ostrovem obklopeným silnicí. Z jihu to bude stávající silnice I/35 a ze severu by měla být rychlostní silnice R35. Právě nová trasa rozhodně nezlepší dopravní obslužnost obyvatel města, neboť občané budou muset nejprve projet celým městem a poté se teprve napojit nájezdem na silnici. Dále je město velice členité a v údolích se budou držet zplodiny a zneprůjemní život v obci.

- Dálnice přinese vyšší zaměstnanost a přinese zisk místním firmám

Jelikož je stavba rychlostní silnice R35 státní zakázkou, výběrová řízení bude vypisovat stát, nikoliv kraje, tak nebudou mít místní firmy příležitost si vydělat. Jak uvádí S. O. S. Český ráj, tak se nebudou stavět žádné doprovodné stavby (benzínové pumpy, motoresty a odpočívadla) a tudíž ani zde nebude možnost stavby místních firem. Jako jedinou krátkodobou výhodu koalice uvádí stravování dělníků stavby v místních zařízeních. Jenže tento argument v dlouhodobém vývoji nemá žádný význam.

- Někde dálnice vést musí

To určitě, ale proč by se měla zrovna vést přes Český ráj? Stát by měl zhodnotit, zda chce zachovat krásy Českého ráje nebo vybudovat rychlostní silnici R35 skrz. Obojí dohromady podle S. O. S. Český ráj nejde.

12.3.3. Pár vět na závěr

Podle zakladatelky Martiny Pokorné by dálnice nenávratně zničila krajinu, rozdělila by ji na dvě části, zlikvidovala její přirozený charakter, ohrozila by ji, čím je vzácná. Podobný

argument uvádí i Markéta Kovaříková: situování mezinárodní čtyřproudé rychlostní silnice do takto cenné oblasti je naprosté znehodnocení jejich kulturních, historických a estetických hodnot a tedy dojde ke znehodnocení krajinného rázu, což je v rozporu se zákonem o ochraně přírody a krajiny, kde je psáno, že krajinný ráz je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu.

12.4. Ostatní v boji proti severní variantě

Dalšími bojovníky v boji proti výstavbě rychlostní komunikace R35 je samozřejmě CHKO Český ráj. Správa CHKO svůj postoj uvádí v jednoduchém znění. Až přijde komisař UNESCO posuzovat, zda je žádost o zápis správná, bude si myslet, že si z něj děláme legraci. Nabídneme mu totiž velkolepý pohled z Trosek – ukážeme mu kudy povede dálnice, kde údolí přetne most, kde betonu ustoupí louky, pastviny a domy. To ho rovnou můžeme požádat, aby nám vysvětlil jak přefadit přírodní památku do kategorie ohrožených, uvádí vedoucí správy CHKO Lenka Šoltysová.

František Pelc ze Strany zelených uvádí: Pokud by neexistovala jiná varianta, tak by se nedalo asi nic dělat, ale protože existují, musíme je řádně prověřit. Ale čtyřproudou silnici považují za nepřijatelnou. Také poukazuje na to, zda se má řešit doprava mezi Turnovem a Jičínem nebo zda má být součástí celoevropské dálniční sítě. Sám je zastáncem jižní varianty.

I samotní občané bojují proti stavbě. Za všechny samotné aktivisty uvedme jednoho staršího pána Bohumila Pátka, bydlícího na Turnovsku. Uvádí, že stávající silnice I/35 pro potřeby kraje stačí, silnice je pouze zanedbatelná. Rychlostní silnici R35 skrz Český ráj nepřijímá a poukazuje na negativní dopady výstavby silnice na přírodu, ale i na obyvatelstvo a území.

12.5. Najdou se ale i zastánci severní varianty

Samozřejmě pokud máme jednu bojující stranu proti, musíme mít i stranu druhou a to stranu pro. Na této straně bojuje Krajský úřad v Liberci, někteří starostové včetně starosty Turnova a samozřejmě občané cestující po trase I/35.

Občané cestující téměř každodenně nebo několikrát týdně volají po nové trase R35 z důvodu zhoršující se kvality a stále navyšujícího se provozu na stávající silnici I/35. Stávající silnici je vede přes obce, kde je snížena rychlost a nová trasa by jim zrychlila dojíždění. To je jeden z mnoha argumentů pro severní variantu R35. Další jsou uvedeny v kapitole [10](#).

12.6. Občané proti superseverní variantě R35

Občanské sdružení Občané proti superseverní variantě R35 vzniklo jako reakce na prezentaci nové trasy rychlostní silnice R35 přes Semilsko 30. 7. 2009. Centrem občanského sdružení je Rychnov u Jablonce nad Nisou, protože superseverní trasa vede v těsné blízkosti obce. Mezi základní cíle občanského sdružení patří ochrana přírody a krajiny, bránění devastace krajiny, celkově rozvíjení aktivit k ochraně životního prostředí, rozvoje a zdraví obyvatel obcí dotčených možnou výstavbou superseverní varianty R35 a jeho okolí. Sdružení nyní čítá okolo 1 200 členů a tak se možná stalo nejpočetnějším občanským sdružením v celých Čechách. I když se trasa zdá nerealizovatelná, občané se bojí že by mohla být schválena, proto se rozhodli založit toto sdružení a začali protestovat. Podle předsedy Petra Honse si nepřejí nic jiného než vítězství zdravého rozumu. Pro usmání uvádějí jeden pozitivní dopad výstavby a to pro betonářské lobby.

12.6.1. Proč nesouhlasí se superseverní variantou R35

Argumenty Občanů proti superseverní variantě vycházejí z reálných faktů a jsou většinou podloženy nezávislými studiemi. Zde jsou nejdůležitější důvody:

- Je to nejdrsnější varianta

Superseverní varianta je nejdrsnější varianta vzhledem k lidem, životnímu prostředí a krajině. Výrazně zatíží životní prostředí hlukem a smogem, protože z velkých mostů se hluk šíří mnohem dále do okolní krajiny a tento hluk se dá těžko odstranit. Trasa prochází přírodním parkem Maloskalsko, ničí krajinný ráz Pojizeří a zasahuje do nadregionálních biokoridorů a vodohospodářských oblastí. Trasa vytvoří nový pohled na krajinu, protože v této lokalitě není žádný podobný prvek. Výrazně se změní celková hodnota krajinného rázu.

- Nebude možná etapizace výstavby

Výstavbu rychlostní silnice nelze budovat na úseky, protože prochází obcemi, zemědělskými plochami a lesy a není zde žádná silnice, která by mohla realizovat etapy výstavby.

- Obrovské množství tunelů a mostů

Tento fakt je bohužel pravdivý, nelze jej nijak vyvrátit. Na celém úseku v superseverním koridoru je celkově naplánováno 10 tunelů, 39 mostů a 13 nadjezdů. Tunely a mosty tvoří téměř 1/3 délky trasy, na těchto úsecích bude snížena povolená rychlost, díky těmto mostům a tunelům bude povolená rychlost na většině délky snížena na 80 km/h nebo i méně. Kvůli těmto zásahům by bylo potřeba vykácet 13,5 km lesa.

- Zimní údržba bude dražší než v ostatních variantách

Vzhledem k tomu, že se trasa nachází ve vyšších nadmořských výškách, je nutné zde počítat s delší dobou, kdy zde bude sněhová pokrývka. Nižší teplota a vyšší nadmořská výška zvětšují riziko námraz a tudíž větší riziko nehodovosti. Trasa má také větší stoupavost terénu, tak v zimním období hrozí zablokování silnice kamiony, jak se velice často stává. Dále díky zvýšené zimní údržbě (zejména ošetřování solí) je veliký vliv na povrchovou a podzemní vodu. Veškerá tato zimní údržba bude samozřejmě dražší.

- Varianta je nejdražší

Díky velkému množství tunelů a mostů je varianta nejdražší ze všech tří variant. Náklady se podle roku 2008 vyšplhají na 36,9 mld. Kč, což je o 17,2 mld. Kč více než preferovaná severní varianta. Ale nejenom počáteční stavební náklady, ale i provoz již hotové trasy si vyžádá vysoké investice.

12.6.2. Důsledek protestů

V rámci odporu proti superseverní variantě, byla nyní v půlce března představena veřejnosti nová studie superseverní varianty 2. Nová varianta sice přináší zhruba čtvrtinové úspory při výstavbě, ale má větší výklony silnic, které by proto místy musely mít až šest pruhů. Trasa silnice je téměř stejná jako původní superseverní varianta, ale přece jen někde je jiná. V některých úsecích by se musely zbourat i domky. Oproti původní variantě má i jiné odlišnosti, ale ty už nebyly tady detailně zkoumány.

12.7. Občané proti jižní variantě R35

Tak jako u předchozích dvou variant, tak i u jižního koridoru vznikla petice proti stavbě rychlostní silnice v tomto území. Petice byla sepsána v srpnu 2009 a do dnešního dne má něco přes tisíc podpisů, tedy nejedná se o „masovou“ vlnu jako u severní varianty. Petice stručně v deseti bodech vysvětluje, proč je jižní varianta nevhodná.

12.7.1. Proč nesouhlasí s jižní variantou R35

Jižní varianta zasáhne do CHKO Český ráj v oblasti Horní Lochoy. Celá trasa naruší ráz barokní valdštejské krajiny v okolí Jičína a vizuální pohled z Humprechtu, Prachovských skal a zříceniny hradu Veliš. Jako u každé rychlostní silnice bude zde poškozeno životní prostředí zvýšenou hladinou hluku, vysokými emisemi škodlivých spalin, kontaminací půdy a povrchových vod v jihovýchodní části Jičína. Dále dojde k neúměrnému záboru mimořádného a vysokého zemědělského potenciálu. Jak vyplývá ze studie, uživatelům jižního koridoru

vzrostou náklady na pohonné hmoty a zvýší se také spotřeba času na překonání trasy z Úlibic do Turnova. V rámci vybudování silnice R35 by došlo ke zrušení Veřejného vnitrostátního letiště Jičín – Vokšice. Dalším argumentem je uvedeno, že jižní koridor by neřešil dopravní obsluhu v okolí současné silnice I/35. Jak je uvedeno, jižní koridor by nebyl plně užíván z důvody délky trasy. Ve snaze uspořít čas a peníze by řidiči jezdili po současné trase I/35 a jižní trasa R35 by nesplnila svůj účel. Jako poslední argument odpůrci jižní trasy uvádí, že Středočeský kraj se o výstavbu nezajímá, i když silnice by měla vést přes něj.

Největším městem na trase jižního koridoru je Jičín. Ten se připojil k odporu jižní trasy. Největším důvodem pro město Jičín, by bylo „zdvojení“ jižního obchvatu. Vedle stávajícího obchvatu na silnici I/35 by vyrostla v těsné blízkosti rychlostní silnice R35. Přitom město Jičín potřebuje severní obchvat, jižní trasa by tedy nepomohla a proto se Jičín přiklání k severní trase, která by měla městu pomoci v odvedení aut z města.

12.8. Vyjádření obcí u severní varianty

Nejenom jednotliví občané, ale i samotné obce vyjádřily postoj k výstavbě severní varianty rychlostní silnice R35 skrz Český ráj. Každý bude vždycky proti tomu, aby na jeho území vedla silnice nebo něco podobného. Starostové některých obcí byli dokonce první, kteří věděli o připravované trase. Po projednání na zastupitelstvu oficiálně vyjádřili svůj souhlas nebo nesouhlas.

Hned na začátku kauzy začaly postupně obce vyjadřovat svůj nesouhlas s výstavbou. Proto v roce 2003 došlo k sestavení tzv. Újezdecké smlouvy třinácti obcí proti R35. Újezdeckou smlouvu podepsaly obce: Dílce, Holenice, Jinolice, Ktová, Podůlší, Rovensko pod Troskami, Soběraz, Tatobity, Újezd pod Troskami, Valdice, Veselá, Železnice a Žernov. Smlouva chrání obce před výstavbou silnice. Účelem smlouvy je vzájemná spolupráce, vyhlášení stavební uzávěry pro stavbu silnic a dálnic, jiných staveb se uzávěra nemá dotknout. Dále obce chápou Český ráj jako unikátní soubor přírodních a kulturních úkazů, který si zasluhuje zvláštní ochranu. Proto také nesouhlasí se severní variantou a společně zastávají jižní variantu okolo Mnichova Hradiště. Zároveň budou po Libereckém a Královéhradeckém kraji požadovat jiné návrhy rozvoje obcí Českého ráje a zlepšení stavu komunikací tohoto regionu.

Jak už bylo řečeno, většina obcí se vyjádřila proti výstavbě. Jako první se proti stavbě vyjádřila obec Ktová, kde se zrodilo občanské sdružení proti stavbě severní variantě. Město Rovensko pod Troskami se vyjádřilo negativním postojem. Jako důvod uvádí, že trasa by měla vést přes pozemky, které jsou určeny pro výstavbu golfového hřiště a bytové výstavby. Dalším argumentem je, že by trasa okolo obce přinesla jenom zkázu a spoustu hluku a

exhalací. V roce 2004 zde proběhla anketa, zda si občané přejí novou silnici a 91 % obyvatel bylo proti.

Obec Hrubá Skála se také vyjádřila negativně, obci bylo nabídnuto přistoupení k Újezdecké smlouvě, ale obec na obecním zastupitelstvu smlouvu odmítla. Na veřejném projednání dokonce obec Martinu Pokornou (mluvčí S. O. S. Český ráj) obvinila z chránění rákosu a blokace R35 již od roku 1989. V obci Radostná pod Kozákovem proběhlo snad nejbouřlivější zasedání zastupitelstva ohledně R35. Nakonec obec přijala námitky obsahující zamítavé stanovisko k severní trase R35. Další obce, které vyjádřily svůj nesouhlas ke stavbě severní varianty, jsou ty, které novou silnici ve své obci nebo jejím okolí prostě nechtějí a jsou většinou signatáři Újezdecké smlouvy. Je zajímavé, že některé obce nyní mají zoufalou dopravní situaci ve své obci, proto také souhlasí s výstavbou nové silnice, ale ne už na svém pozemku.

I když většina obcí v České ráji je proti, najdou se i mezi obcemi zastánci severního koridoru. Mezi obce, která vyjádřila svůj souhlas, je obec Karlovice. V nejnovějším stanovisku z února 2010, které obec schválila na obecním zastupitelstvu, souhlasí se severní variantou, pokud bude jednoznačně prokázána výhodnost severní trasy. Pokud bude schválena má obec několik poznámek k výstavbě. Vedení trasy bude co možná nejdále od obydlených částí, trasa komunikace povede přibližně po hranicích pozemků, aby nedocházelo k dělení pozemků na díly. Ve svém katastrálním území si nepřejí mimoúrovňovou křižovatku a v neposlední řadě požadují provedení geologického průzkumu, protože je zde zdroj pitné vody. Situace v obci Karlovice je neúnosná, denně zde projede několik tisíc aut a proto obec volá po nové komunikaci.

Dalším zajímavým postojem se chlubí město Turnov. Na počátku kauzy o silnici R35 byl ve funkci starosta pan Hejduk. Ten měl velice rozporuplné názory. Jako město severní trasu odmítlo, ale pokud pan Hejduk vyjadřoval svůj osobní názor, byl opačný. S novou trasou R35 souhlasil ve svém původním koridoru, považoval ho za nejkratší a přirozený. Pan Hejduk poté ve veřejných projevech vyslovoval obojí a občané pak nevěděli, zda je to postoj města nebo pouze názor pana starosty a vznikala nedorozumění. Nyní je situace jiná, od roku 2006 se starostkou stala paní Maierová, která je jednoznačně proti severní variantě a hlavně vedení trasy R35 katastrem města. Město na posledním zastupitelstvu pouze potvrdilo svůj negativní postoj k severní variantě a souhlasilo s jižní variantou za určitých podmínek. Měl by být realizován odklon dopravy z centra Turnova směrem na Semily, opravena stávající trasa mezi Turnovem a Jičínem včetně obchvatů některých obcí.

12.9. Vyjádření obcí u superseverní varianty

Obec, která vyjadřuje svůj negativní postoj ke stavbě superseverní varianty R35, je obec Rychnov u Jablonce nad Nisou. Obec se stala sídlem občanského sdružení Občané proti superseverní variantě R35. Argumenty obce jsou totožné s občanským sdružením.

Obec Malá Skála se také významně zapojuje do bojů. Pan starosta Nejedlo se účastní všech jednání a situaci pečlivě sleduje. V rozhovoru pro Jablonecký deník ze dne 23.8.2009 uvedl, že superseverní varianta je nesmysl, z hlediska zásahu do životního prostředí a krajiny je supersever vyloženě zrudnost. Také se nabízí paradox, že v přírodním parku Maloskalsko se nesmí postavit ani dům a teď by se tam měl postavit několikasetmetrový most. Pan starosta přijímá severní variantu, která je na rozdíl od superseverní ekologičtější a bude možné trasu odhlučnit.

I jablonečtí zastupitelé superseverní variantu neschválili, i když se jich trasa přímo netýká. Pro Jablonec nad Nisou by nebyla nijak prospěšná a naopak by hrozilo nebezpečí zvýšené tranzitní dopravy. Také hrozí, že finanční prostředky na superseverní variantu by byly na úkor jižního obchvatu Jablonce. Na svém posledním jednání města zastupitelé odmítli i novou studii superseverní varianty 2.

Dalším městem v okolí superseverní varianty je Lomnice nad Popelkou. Zde bylo několik jednání veřejných setkání, kde nakonec bylo přijato negativní stanovisko k této variantě. Občané Lomnice chápou, že nová silnice je potřeba, ale na svém území ji nechtějí.

Reálné negativní dopady má i město Železný Brod. Starosta Horáček uvádí, že touto trasou chtějí potrestat Železný Brod, sám poukazuje na slabiny vedení trasy v okolí města. Starosta se obává možných sesuvů půdy a hlavní negativní zásah vidí do místní čističky odpadních vod.

12.10. Názor starosty města Semil

Závěr této kapitoly bude patřit velice zajímavému názoru pana starosty Houška ze Semil. Pan Houška se v Semilech narodil a do dnes zde bydlí, proto má k tomuto území velice blízko. Pan Houška je znechucen dlouholetým sporem a činností aktivistů, zejména okolo severní varianty, protože celou záležitost jen prodlužují.

O výběru všech tří variant má pan Houška velice zajímavý postřeh, podle něho nejsou nynější koridory úplně nejlepší řešení. Jako nejvhodnější by viděl trasu silnice blíže ke Kozákovu, která by od Českého ráje odpojila jenom Kozákov. Určitě by tato varianta přinesla napojení východní části Jizerských hor a především semilského regionu, kde je vyšší

nezaměstnanost. Ale jak říká, nikdy nebude 100 % spokojenost veřejnosti, ale měla by být většinová.

Měla by se realizovat taková silnice, která semilskému regionu zkrátí vzdálenost do Prahy. Přiznává, že pro občany v dnešní době hraje vzdálenost a čas velikou roli, hlavně v oblasti cestování. Proto by mělo být propojení co nejkratší, s přihlédnutím k ekonomickému a ekologickému hledisku a také vzít ohled na faunu a floru. Lidé budou chtít co nejrychleji projet a ne někde něco objíždět nebo kličkovat.

Závěrem říká, že jižní varianta je nesmysl, stejně jako superseverní, kterou dříve propagoval, protože by nezkrátila cestu ze Semil do Prahy, ale ještě by ji více oddělila.

13. Didaktické využití

Tato diplomová práce se na druhém stupni základních školy dá využít ve více tématech. Základní využití je v učebním celku Česká republika. Kdy je samostatná kapitola věnována dopravě České republiky. Při výkladu učiva si žáci musí uvědomit, že silniční doprava spolu s železniční tvoří základ české dopravy. Proto otázka výstavby nových komunikací je velice aktuální a důležitá. Další využití je na konkrétním tématu nebo projektu. První projekt se dá využít na jakékoliv základní škole v České republice, jedná se o projekt „Cestujeme autem po České republice“. Druhý konkrétní projekt počítá s využitím na základní škole někde v Libereckém kraji, konkrétně v okolí stávající silnice I/35, je to projekt „Autem nebo vlakem?“.

13.1. Cestujeme autem po České republice

Projekt je navržen pro 8. nebo 9. ročník, kdy se probírá učivo Česká republika a je zaměřen na základní údaje a poté konkrétní krajské údaje o silniční dopravě v České republice. Projekt lze uskutečnit v rámci jednoho projektového dne nebo v jednotlivých hodinách zeměpisu (případně volitelného praktika ze zeměpisu). Celá třída je rozdělena na osm skupin a každá skupina má svoje téma, které vypracuje. Jako základní pomůcka je zvolen počítač s internetem, ale nesmíme zapomenout na klasické pomůcky jako je papír, psací potřeby a samozřejmě učebnice a různé encyklopedie. Celý projekt je zakončen prezentací jednotlivých skupin a výstavou posterů jednotlivých skupin.

V první hodině se žáci seznámí s projektem, rozdělí se do skupin. Jednotlivé skupiny si určí cíle své práce, vymezí si role v rámci skupiny, určí jaké budou potřebovat pomůcky, případně navrhnu své vlastní nápady. Druhá a nejdelší část je vlastní práce. Třetí závěrečná fáze je prezentace výsledků a konkrétních nápadů v rámci výstavy ve škole nebo besedy s ostatními žáky.

Tabulka 9: Základní údaje o projektu Cestujeme autem po České republice

Třída	8. nebo 9.
Potřebný čas	jeden den nebo jednotlivé hodiny zeměpisu v rámci výuky
Pomůcky	počítač, papír, nůžky, lepidlo, psací potřeby a pastelky internet, učebnice, encyklopedie, atlas
Počet skupin ve třídě	8

Výstupem první skupiny žáků bude sepsání stručné historie silniční sítě v České republice se zaměřením na nejdůležitější body (kdy se u nás začaly budovat první silnice, spojení Čech s Moravou). Zdrojem dat bude pro první skupinu učebnice, encyklopedie a internet.

Druhá skupina bude mít za úkol vytvoření mapy se silnicemi typu dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy v České republice. U mapy budou uvedeny počty kilometrů jednotlivých typů silnic, dále budou uvedeny úseky silnic, kde se platí mýto a vyznačeny silniční hraniční přechody. Výsledkem tedy bude celý mapový poster. Informace najdou v atlase, učebnici, statistické ročence ŘSD a na internetu.

Třetí skupinka využije znalosti z chemie a přírodopisu a sestaví přehled vlivů silniční dopravy na životní prostředí. Konkrétně se zaměří na kraj, kde žijí. Součástí bude graf, kde bude znázorněn podíl jednotlivých složek výfukových plynů z aut.

Další mapou bude vytvoření aktuální výstavby silnic a dálnic v České republice. Čtvrtá skupina využije internet a statistickou ročenku ŘSD.

Pátá skupina bude mít za úkol zmapování nejzatíženějších silnic v České republice, dále budou součástí výstupu nejvíc přepravované komodity. Veškeré informace najdou na internetu a v učebnici.

Výstupem šesté skupiny žáků bude ukázka jednotlivých typů reliéfu a silnice. Jejich úkolem bude najít různé typy dopravních staveb v terénu. Pokud budou žáci zruční, využijí výtvarnou výchovu, pokud ne, najdou jednotlivé stavby na internetu a blíže popíší.

Sepsáním výhod a nevýhod silniční dopravy se bude zabývat sedmá skupina žáků. Využijí svých zkušeností a další informace najdou v učebnici nebo na internetu.

Poslední skupina bude pracovat se statistickou ročenkou ŘSD, kde si najdou svůj kraj v jednotlivých ukazatelích a srovnají ho s ostatními. Konkrétně v délce silnic a dálnic, nehodovosti, zatíženosti silnic, výstavby, dálničních poplatků nebo jiných ukazatelích.

Tabulka 10: Projekt Cestujeme autem po České republice dle RVP

Cíl	zmapování základních údajů o silniční dopravě v České republice se zaměřením na kraj, kde bydlí
Použité metody	samostatná práce
Klíčové kompetence	kompetence k učení kompetence k řešení problému kompetence komunikativní kompetence pracovní kompetence sociální a personální
Průřezová témata	Osobnostní a sociální výchova, Environmentální výchova Mediální výchova
Mezioborové souvislosti	český jazyk, matematika, informatika, chemie, přírodopis, výtvarná výchova, člověk a svět práce

13.2. Autem nebo vlakem?

Autem nebo vlakem je projekt určený pro základní školy, které jsou v těsné blízkosti silnice I/35. I když je možné projekt využít i v jiných koutech České republiky, kde je silnice souběžně se železnicí na daném úseku.

Žáci 8. nebo 9. tříd mají za úkol zjistit, zda na úseku Turnov – Jičín je lepší využít silniční nebo železniční dopravu. Projekt má dvě části: teoretickou ve třídě a praktickou v terénu, z tohoto důvodu je rozdělen na tři dny. První den by třída byla seznámena s projektem a rozdělena na pět skupin, druhý den by spolupracovala celá třída v terénu. Třetí závěrečný den by se zpracovaly informace z terénu a zveřejnil celý projekt před ostatními. Hlavním zdrojem informací je internet.

Výsledkem projektu by měla být informace, co je na tomto úseku výhodnější. A pro ostatní žáky školy shrnutí základních informací, aby si oni sami mohli vybrat, čím pojedou.

Tabulka 11: Základní údaje o projektu Autem nebo vlakem?

Třída	8. nebo 9.
Potřebný čas	dva projektové dny
Pomůcky	počítač, papír, psací potřeby a pastelky internet, atlas
Počet skupin ve třídě	5

První skupina bude mít za úkol doplnit následující tabulku, kde by měla uvést základní rozdíly na této trase. K tomu použije internet, případně základní vzorce z fyziky (výpočet času), znalosti z chemie a přírodopisu a svoje vlastní názory. Na základě této tabulky poté určí, jaká doprava je zde výhodnější.

Tabulka 12: Srovnání železniční a silniční dopravy

	Železniční doprava	Silniční doprava
Cena		
Čas		
Pohodlí		
Bezpečnost		
Vztah k životnímu prostředí		
Návaznost dalších tras		

Výsledkem druhé skupiny žáků bude mapa s vedením železnice a silnice na této trase. Mapa bude doplněna o údaje délky trasy. Třetí skupina bude mít za úkol na internetu najít kapacity těchto úseků. Čtvrtá skupina sepíše stručnou historii o železnici a silnici v úseku Turnov – Jičín. Poslední skupina bude pracovat s jízdními řády železnice a autobusů a bude zjišťovat četnost spojení, která zde jezdí.

Druhý den je zaměřen na práci v terénu, zde by byla celá třída pohromadě. Úkolem je anketa (předem připravené otázky) mezi místními obyvateli jakou dopravu využívají nebo by doporučili využívat. Po anketě by bylo malé sčítání dopravy, kdy by žáci počítali za určitý časový úsek automobily, autobusy a vlaky, které projedou. U vlaků a autobusů by odhadli počet cestujících.

Následující den by informace zpracovali do tabulek a grafů. Následovala by prezentace výsledků a doporučení jakou dopravu využít. Celý projekt by byl zpracován v přehledné formě a zveřejněn ve škole pro ostatní žáky.

Tabulka 13: Projekt Autem nebo vlakem? dle RVP

Cíl	Zjištění základních údajů a silniční a železniční dopravě v úseku Turnov – Jičín a doporučení nejvhodnější dopravy pro cestující
Použité metody	samostatná práce, práce v terénu (sběr dat)
Klíčové kompetence	kompetence k učení kompetence k řešení problému kompetence komunikativní kompetence pracovní kompetence sociální a personální
Průřezová témata	Osobnostní a sociální výchova, Environmentální výchova Mediální výchova
Mezioborové souvislosti	český jazyk, matematika, informatika, chemie, přírodopis, fyzika, výtvarná výchova, člověk a svět práce

14. Závěr

Diplomová práce charakterizuje dopravu, dopravní dostupnost území a její užití v praxi a dopravní politiku v České republice. Hlavní část je zaměřena na rychlostní silnici R35 v úsecích Turnov – Jičín a Ostrov – Staré Město, kde byly zhodnoceny demografické souvislosti s touto trasou. Celá práce je doplněna tabulkami a mapami, které ještě více napomáhají přiblížit rychlostní silnici R35.

Rychlostní silnice R35 Pardubickým krajem byla nejdříve zhodnocena na základě dokumentace EIA a poté byly vymezeny silné a slabé stránky jednotlivých variant. Podle tohoto hodnocení byla jako nejlepší varianty vybrána jižní trasa. V úseku Ostrov – Staré Město byly vymezeny dva koridory, jeden v celkové šíři 20 km a druhý v celkové šíři 10 km. Ve vymezených územích bylo zkoumáno šest údajů z SLDB 2001. V lineární vzdálenosti 10 km od trasy zvítězila varianta severní, ale ve vzdálenosti pouze 5 km zvítězila varianta jižní. V celém území byla také provedena celková geografická charakteristika.

Varianty trasy R35 v úseku Turnov – Jičín (jižní, severní a superseverní) byly na základě Studie proveditelnosti a účelnosti blíže charakterizovány a podle Poštolky zhodnocen vliv na obyvatele. Okolo každé navrhované trasy bylo vymezeno území v celkové šíři 20 km, kde byly zkoumány potenciální a sezónní uživatelé území. Z jednotlivých navrhovaných tras jednoznačně zvítězila superseverní trasa. Tato trasa obslouží nejvíce obyvatel a uživatelů území, jelikož se nachází v oblasti se špatnou dopravní dostupností a také v rekreační oblasti.

V oblasti Českého ráje v důsledku výstavby silnice R35 vznikla velká vlna nespokojenosti a odporu. Bylo založeno několik občanských sdružení a obce se domluvily na jednotném postupu proti výstavbě. Nejvíce aktivní je občanské sdružení S. O. S. Český ráj, které za celou dobu své působnosti sebralo přes 15 000 podpisů na petici proti výstavbě severní trasy. Proti superseverní variantě vzniklo občanské sdružení Občané proti superseverní variantě R35, které také sebralo několik tisíc podpisů v petici. Dokonce většina obcí u severní trasy vyhlásila stavební uzávěru, která by měla zabránit výstavbě rychlostní silnice. Ale i přes odpor občanů, kterých bylo nejvíce u severní trasy, byla na krajské úrovni schválena severní trasa R35.

V rámci didaktického využití byl zpracován projekt, který se dá využít na základní škole, která se nachází u silnice R35. Žáci na základě sběru informací mají doporučit, zda na úseku Turnov – Jičín je výhodnější využít silniční nebo železniční dopravu.

Původním cílem práce bylo vymezení pojmů uživatelů území a potenciálních uživatelů a zhodnocení jejich vlivu na jednotlivé trasy rychlostní silnice R35. Tento cíl byl dodržen

v úseku Turnov – Jičín a v úseku Ostrov – Staré Město, zhodnocení vlivu na obyvatele, bylo vymezeno na základě dat z SLDB 2001. V průběhu práce se téma vedení rychlostní silnice R35 Českým rájem stalo aktuální, a proto byla pozornost přesunuta právě sem. V tomto úseku byly zhodnoceny postoje obyvatel a obcí bydlících v tomto území.

Diplomová práce byla dokončena na začátku roku 2010 a problém rychlostní silnice R35 nebyl v té době stále vyřešen. Proto práce ukazuje aktuální situaci ohledně výstavby rychlostní silnice R35 a je důležité sledovat další vývoj R35, zejména v úseku Turnov – Jičín, kde ještě není rozhodnuto, kudy silnice povede.

15. Použitá literatura

Tištěné zdroje:

- [1] ANDĚL, P. *Studie proveditelnosti a účelnosti – ekologická část*. Evernia Liberec 2008, 120 s.
- [2] BÁRTOVÁ, Hana; RŮŽIČKA, Miroslav. *Územní plánování a doprava*. Praha : ABF, 2008. 128 s., ISBN 978-80-86905-48-8
- [3] BRAUN, R. *Seminář a praktikum ze zeměpisu pro 2. stupeň ZŠ*. Praha : SPN, 1998. s. 70-75., ISBN 80-7235-007-2
- [4] *ESPON Atlas*. Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung 2008, 34 – 42 s.,
Dostupné z:
<http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Publications/ESPON2006Publications/ESPONAtlas/final-atlas_web.pdf>
- [5] HERINK, J., KASTNER, J. *Školní atlas České republiky*. Praha: Kartografie Praha, 2002. 32 s., ISBN 80-7011-657-9
- [6] HLOUŠEK, Miroslav. Osobní názor Miroslava Hlouška ze Semil na silnici R35
[online]. Poslední aktualizace 12..03.2010 [cit 2010-03-12] Dostupné z :
<<http://www.kraj-lbc.cz//id:72251>>
- [7] HOŘENÍ, Jaroslav. Dálnici chceme, ale ne tady. *Mladá Fronta DNES : Kraj Liberecký*. 12.02.2010, s. 3.
- [8] HOŘENÍ, Jaroslav. Kdo je kdo v boji o silnice R35. *Mladá Fronta DNES : Kraj Liberecký*. 22.02.2010, s. 3.
- [9] HOŘENÍ, Jaroslav. Odpor proti dálnici sílí. *Mladá Fronta DNES : Kraj Liberecký*. 20.03.2010, s. 3.
- [10] CHALUPA, P. a kol. *Česká republika – naše vlast*. Praha: Práce, 1996, s. 146 – 151, ISBN 63-1573
- [11] kolektiv. *Zeměpis 8 pro ZŠ a VG UČ*. Praha: Práce, 2005, s. 100 – 101, ISBN 80-723-486-4
- [12] JAKUBEC, Libor. Supersever R35 dál nabírá odpůrce. *Jablonecký deník*. 11.02.2010, Dostupné z: <http://jablonecky.denik.cz/zpravy_region/supersever-r-dal-nabira-odpurce20100211.html>
- [13] JAKUBEC, Libor. Superseverní variantu R35 zamítli i jablonečtí zastupitelé. *Jablonecký deník*. 21.12.2009, Dostupné z:

- <http://jablonecky.denik.cz/zpravy_region/superseverni-variantu-r-zamitli-i-jablonecti-zastu.html>
- [14] KOLOUŠEK, M, et al. *Studie proveditelnosti a účelnosti*. Valbek Liberec 2009, 29 s., Dostupné z: <http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/a_pruvodni_zprava_m_0fa5fd4566.pdf>
- [15] KOMÁREK, Michal. Průtah rájem. *Reflex*. 17.7.2003, Dostupné z: <<http://www.reflex.cz/Clanek13545.html>>
- [16] KOVAŘÍKOVÁ, Markéta. Rychlostní komunikace R35 Českým rájem. *50 let CHKO Český ráj*: Turnov, Správa CHKO Český ráj, 2006, s. 331-338.
- [17] *Mapa správního rozdělení České republiky – Pardubický kraj*, 1 : 200 000. Praha, ČUZK, 2003
- [18] MAIER, Karel, et al. *Územní plánování a udržitelný rozvoj*. Praha : ABF, 2008. 100 s., ISBN 978-80-86905-47-1
- [19] POŠTOLKA, V. *Sociálně demografické dopady vedení jednotlivých tras R35 včetně zhodnocení souvislostí vedení silniční sítě řešeným územím – studie*. Liberec 2008
- [20] *Program ESPON 2013*. Evropská komise 2007, 88 s., Dostupné z: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/CMSPages/GetFile.aspx?guid=26845dda-9140-4358-8968-f80a8ab8e06c>>
- [21] *Rychlostní silnice R35*. Praha : Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2010. 36 s.
- [22] *Rychlostní silnice R35 – východ*, 1 : 100 000. Praha, ŘSD, 2009
- [23] SEDMIDUBSKÝ, Vít. Hlavní koncepce rozvoje v sektoru doprava. *Urbanismus a územní rozvoj*. 2007, 3, s. 30-38
- [24] *Silnice a dálnice v České republice 2009*. Praha : Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2010. 24 s.
- [25] STEJSKAL, Jan. Rychlostní silnice R35 – povede přes Český ráj? [online]. Poslední aktualizace 12.03.2010 [cit 2010-03-12] Dostupné z: <<http://www.ekolist.cz/zprava.shtml?x=2191479>>
- [26] VRABEC, Jan. „Je to zručnost,“ říká starosta Malé Skály. *Jablonecký deník*. 23.08.2009, Dostupné z: <http://jablonecky.denik.cz/zpravy_region/je-to-zrudnost-rika-starosta-male-skaly20090823.html>
- [27] WAUGH, David: *Geography An Interred Approach*. Cheltenham: Nelson Thornes, 2000, s. 604 – 629, ISBN 0-17-444706-X

- [28] WICHISOVÁ, Marie. Dopravní infrastruktura ČR. *Urbanismus a územní rozvoj*. 2007, 3, s. 67-74

Internetové zdroje:

- [29] Dopravní dostupnost území v České republice [online]. Poslední aktualizace 22.11.2009 [cit 2009-11-22] Dostupné z:
<<http://www.gis.cvut.cz/vyzkum/projekty/repus/DopravniDostupnostUzemiCR.pdf>>
- [30] Dopravní politika České republiky na léta 2005-2013 - BusinessInfo.cz [online]. Poslední aktualizace 17.12.2009 [cit 2009-12-17] Dostupné z:
<<http://www.businessinfo.cz/files/file5667.pdf>>
- [31] GEPARDI - Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury cz [online]. Poslední aktualizace 15.12.2009 [cit 2009-12-15] Dostupné z:
<<http://www.mdcz.cz/cs/Strategie/GEPARDI/GEPARDI.htm>>
- [32] Charakteristika Pardubického kraje (údaje za rok 2008) | ČSÚ Pardubický kraj [online]. Poslední aktualizace 08.01.2010 [cit 2010-01-08] Dostupné z:
<[http://www.pardubice.czso.cz/x/redakce.nsf/i/charakteristika_pardubickeho_kraje_\(udaje_za_rok_2008\)](http://www.pardubice.czso.cz/x/redakce.nsf/i/charakteristika_pardubickeho_kraje_(udaje_za_rok_2008))>
- [33] Informační systém EIA [online]. Poslední aktualizace 03.01.2010 [cit 2010-01-03] Dostupné z: <http://tomcat.cenia.cz/eia/detail.jsp?view=eia_cr&id=MZP136>
- [34] Liberecký kraj - Rychlostní silnice R35 (úsek Rádelský Mlýn - Úlibice) [online]. Poslední aktualizace 15.01.2010 [cit 2010-01-15] Dostupné z:
<<http://doprava.kraj-lbc.cz/page4338>>
- [35] Pardubický kraj Poslední aktualizace 15.03.2010 [cit 2010-03-15] Dostupné z:
<<http://www.pardubickykraj.cz/index.asp?thema=3963&category=&>>
- [36] o. s. S drakem rval se Michael [online]. Poslední aktualizace 25.03.2010 [cit 2010-03-25] Dostupné z: <http://ceskyraj.xf.cz/nase_argumenty.htm>
- [37] R35 - informace o rychlostní silnici [online]. Poslední aktualizace 08.01.2010 [cit 2010-01-08] Dostupné z:
<<http://www.r35.ecn.cz/index2.php?pg=compar&lap=3>>
- [38] Rychlostní silnice R35 [online]. Poslední aktualizace 02.02.2010 [cit 2010-02-02] Dostupné z: <<http://www.r35.eu/>>
- [39] Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. Poslední aktualizace 02.02.2010 [cit 2010-02-02] Dostupné z: <<http://www.rsd.cz/>>

- [40] Sčítání lidí, domů a bytů 2001 [online]. Poslední aktualizace 18.02.2010 [cit 2010-02-18] Dostupné z: <<http://www.pardubice.czso.cz/sldb/sldb2001.nsf/index>>
- [41] S.O.S. Český ráj - koalice občanských sdružení - proti dálnici r35 Českým rájem [online]. Poslední aktualizace 25.03.2010 [cit 2010-03-25] Dostupné z: <http://ceskyraj-dalnice.cz/index.php?option=com_content&task=view&id=23&Itemid=27>
- [42] Strategie pro regionální polycentrický urbánní systém v ekonomické integrační zóně středovýchodní Evropy (INTERREG IIIB - CADSES RePUS) [online]. Poslední aktualizace 22.11.2009 [cit 2009-11-22] Dostupné z: <<http://www.gis.cvut.cz/vyzkum/projekty/repus/>>
- [43] Supersever-R35 [online]. Poslední aktualizace 25.03.2010 [cit 2010-03-25] Dostupné z: <<http://supersever.cz/>>
- [44] Základní tendence demografického, sociálního a ekonomického vývoje Pardubického kraje v roce 2008 | ČSÚ Pardubický kraj [online]. Poslední aktualizace 08.01.2010 [cit 2010-01-08] Dostupné z: <[http://www.pardubice.czso.cz/x/redakce.nsf/bce41ad0daa3aad1c1256c6e00499152/4cdaa1bc890b5528c12576070038c200/\\$FILE/ZTK2008_PAK.pdf](http://www.pardubice.czso.cz/x/redakce.nsf/bce41ad0daa3aad1c1256c6e00499152/4cdaa1bc890b5528c12576070038c200/$FILE/ZTK2008_PAK.pdf)>

Ostatní:

- [45] PÁTEK, B. v pořadu *Nedej se*. Česká televize 2, 28.11.2008
- [46] PÁTEK, B. v pořadu *Reportéři ČT*. Česká televize 1, 30.5.2005
- [47] 3. zasedání zastupitelstva Libereckého kraje dne 30.03.2010 – osobní účast

16. Seznam příloh

Příloha č. 1: Základní údaje za obce v koridoru jih (10 km)

Příloha č. 2: Základní údaje za obce v koridoru sever (10 km)

Příloha č. 3: Základní údaje za obce v koridoru jih (5 km)

Příloha č. 4: Základní údaje za obce v koridoru sever (5 km)

Příloha č. 5: Rychlostní silnice R35 po dostavbě

Příloha č. 6: R35 v úseku Ostrov – Staré Město

Příloha č. 7: R35 v úseku Turnov - Jičín

16.1. Zkratky použité v přílohách

CR - okres Chrudim

PCE - okres Pardubice

SY - okres Svitavy

UO - okres Ústí nad Orlicí

SU - Šumperk

TBO_01 - trvale bydlící obyvatelstvo (stav k 1.3.2001)

TBO_08 - trvale bydlící obyvatelstvo (stav k 31.12.2008)

V_P - vyjíždějící za prací

V_Š - vyjíždějící do škol

D_C - domy celkem

D_R - domy určené k rekreaci

Příloha č. 1: Základní údaje za obce v koridoru jih (10 km)

		okres	TBO_01	TBO_08	V_P	V_Š	D_C	D_R
1	Anenská Studánka	UO	187	192	17	17	67	31
2	Benátky	SY	300	360	104	32	99	1
3	Bohuňovice	SY	116	116	37	16	51	17
4	Borušov	SY	163	163	46	20	70	23
5	Bučina	UO	216	204	64	22	84	12
6	Cerekvice nad Loučnou	SY	798	842	229	55	258	24
7	Čankovice	CR	338	316	85	48	110	16
8	Česká Třebová	UO	17 036	16 273	1 307	425	2 787	64
9	České Heřmanice	UO	532	537	147	84	188	21
10	Čistá	SY	866	918	272	87	285	37
11	Damnínkov	UO	667	700	196	31	183	8
12	Dětfichov	SY	311	314	90	55	108	25
13	Dětfichov u Mor. Třebové	SY	219	207	47	36	74	8
14	Dobříkov	UO	449	466	139	38	190	39
15	Dolní Roveň	PCE	1 858	1 997	467	123	673	38
16	Dolní Újezd	SY	1 875	1 960	428	124	567	40
17	Džbánov	UO	303	316	109	32	123	9
18	Gruna	SY	160	161	23	15	69	16
19	Horky	SY	107	105	34	10	58	14
20	Horní Jelení	PCE	1 685	1 946	446	78	667	93
21	Hrušová	UO	312	328	96	46	113	15
22	Hynčina	SU	209	195	40	25	120	30
23	Chmelík	SY	211	186	65	33	60	8
24	Choceň	UO	9 039	9 145	1 261	403	1 727	38
25	Chotovice	SY	126	134	28	17	57	13
26	Chroustovice	CR	1 243	1 262	224	59	494	71
27	Janov	SY	745	924	179	86	223	44
28	Jaroslav	PCE	212	233	68	44	81	11
29	Javorník	SY	335	363	115	38	110	4
30	Javorník	UO	251	252	85	34	136	39
31	Jenišovice	CR	457	428	147	59	211	52
32	Kamenná Horka	SY	298	284	99	52	96	17
33	Karle	SY	378	389	102	62	136	22
34	Koclířov	SY	660	697	186	77	217	8
35	Koruna	SY	132	138	32	24	54	12
36	Kosořín	UO	122	141	50	8	42	2
37	Krasíkov	UO	305	333	92	23	110	8
38	Kukle	SY	54	60	8	9	14	1
39	Kunčina	SY	1 174	1 300	272	88	378	43

Příloha č. 1: Základní údaje za obce v koridoru jih (10 km)

		okres	TBO_01	TBO_08	V_P	V_Š	D_C	D_R
40	Leština	UO	322	303	70	30	161	39
41	Libecina	UO	171	166	48	20	99	29
42	Linhartice	SY	602	623	170	63	153	2
43	Litomyšl	SY	10 358	10 143	815	286	2 021	44
44	Lozice	CR	153	153	51	15	64	20
45	Luková	UO	691	694	154	94	199	5
46	Makov	SY	349	345	82	53	121	18
47	Maletín	SU	368	376	76	49	79	0
48	Malíkov	SY	103	114	35	17	33	3
49	Mikuleč	SY	230	220	75	34	81	20
50	Mladějov na Moravě	SY	474	480	107	59	152	18
51	Morašice	SY	740	709	198	34	235	34
52	Moravany	PCE	1 671	1 789	484	114	551	23
53	Moravská Třebová	SY	11 586	11 028	872	207	1 773	30
54	Němčice	UO	892	936	263	94	330	32
55	Nová Sídla	SY	237	235	79	34	90	14
56	Nová Ves u Jarošova	SY	63	60	13	10	51	23
57	Nové Hradky	UO	284	285	63	30	159	41
58	Opatov	SY	1 097	1 158	200	53	325	24
59	Opatovec	SY	585	635	148	63	195	7
60	Osík	SY	983	989	264	112	306	20
61	Ostrov	CR	181	177	49	32	69	18
62	Příluka	SY	162	164	51	29	65	13
63	Přívrat	UO	300	327	99	54	124	36
64	Pustina	UO	67	70	25	2	51	12
65	Radhošť	PCE	160	176	55	10	80	13
66	Radkov	SY	123	122	30	12	46	4
67	Rosice	CR	1 292	1 359	284	65	434	19
68	Rozstání	SY	226	255	70	36	77	11
69	Rybník	UO	747	793	213	71	223	13
70	Rychnov na Moravě	SY	595	561	163	33	199	22
71	Řepníky	CR	410	415	95	41	199	58
72	Řetová	UO	624	682	178	50	237	36
73	Řetůvka	UO	237	253	70	30	118	30
74	Řídký	SY	68	73	23	7	22	1
75	Sedliště	SY	227	242	76	36	61	5
76	Semanín	UO	550	615	143	66	151	7
77	Slatina	UO	402	395	112	81	113	5
78	Slepotice	PCE	427	445	142	61	162	27
79	Sloupnice	UO	1 782	1 716	324	75	560	19

Příloha č. 1: Základní údaje za obce v koridoru jih (10 km)

		okres	TBO_01	TBO_08	V_P	V_Š	D_C	D_R
80	Srubby	UO	534	543	194	48	166	6
81	Staré Město	SY	985	1 002	230	83	292	33
82	Stradouň	UO	163	188	56	20	99	23
83	Strakov	SY	226	214	72	35	64	7
84	Suchá Lhota	SY	90	84	34	19	37	7
85	Svatý Jiří	UO	300	304	109	54	90	3
86	Svitavy	SY	17 626	17 177	1 032	133	2 581	8
87	Tatenice	UO	841	850	258	33	264	24
88	Tisová	UO	510	542	132	73	179	14
89	Trpík	UO	66	73	16	5	28	3
90	Trstěnice	SY	471	519	102	22	222	57
91	Trusnov	PCE	222	228	57	28	139	34
92	Tržek	SY	166	168	46	26	58	10
93	Třebařov	SY	1 006	950	188	35	279	19
94	Třebovice	UO	813	774	183	101	233	16
95	Týništěko	PCE	169	145	61	29	73	18
96	Uhersko	PCE	266	290	88	45	101	7
97	Újezd u Chocně	UO	293	296	86	56	126	17
98	Újezdec	SY	89	94	20	10	47	22
99	Útěchov	SY	202	236	43	24	66	7
100	Vendolí	SY	880	950	249	98	295	27
101	Vidlatá Seč	SY	298	287	50	45	109	12
102	Vinary	UO	127	105	35	14	70	13
103	Vlčkov	UO	101	106	23	21	45	7
104	Voděradý	UO	326	326	87	42	130	25
105	Vraclav	UO	739	738	189	71	281	30
106	Vračovice - Orlov	UO	152	203	50	24	59	8
107	Vysoké Mýto	UO	12 116	12 582	883	259	1 992	61
108	Zádolí	UO	91	89	34	8	49	13
109	Zálší	UO	236	241	65	24	84	11
110	Zámorsk	UO	710	719	184	82	236	25
111	Žichlínek	UO	793	872	204	72	231	1

Celkem	126 595	127 061	18 965	6 436	29 984	2 337
--------	---------	---------	--------	-------	--------	-------

Příloha č. 2: Základní údaje za obce v koridoru sever (10 km)

		okres	TBO_01	TBO_08	V_P	V_Š	D_C	D_R
1	Anenská Studánka	UO	187	192	17	17	67	31
2	Běstovice	UO	417	423	124	79	107	3
3	Bohuňovice	SY	116	116	37	16	51	17
4	Borušov	SY	163	163	46	20	70	23
5	Bošín	UO	81	86	17	17	32	2
6	Brandýs nad Orlicí	UO	1 438	1 398	303	77	369	19
7	Bučina	UO	216	204	64	22	84	12
8	Cerekvice nad Loučnou	SY	798	842	229	55	258	24
9	Česká Třebová	UO	17 036	16 273	1 307	425	2 787	64
10	České Heřmanice	UO	532	537	147	84	188	21
11	Damnínkov	UO	667	700	196	31	183	8
12	Dětřichov	SY	311	314	90	55	108	25
13	Dětřichov u Mor. Třebové	SY	219	207	47	36	74	8
14	Dlouhá Třebová	UO	1 227	1 215	416	114	352	26
15	Dobříkov	UO	449	466	139	38	190	39
16	Dolní Dobrouč	UO	2 564	2 549	581	131	705	36
17	Dolní Roveň	PCE	1 858	1 997	467	123	673	38
18	Džbánov	UO	303	316	109	32	123	9
19	Gruna	SY	160	161	23	15	69	16
20	Horky	SY	107	105	34	10	58	14
21	Horní Jelení	PCE	1 685	1 946	446	78	667	93
22	Hrádek	UO	90	102	22	18	42	47
23	Hrušová	UO	312	328	96	46	113	15
24	Choceň	UO	9 039	9 145	1 261	403	1 727	38
25	Chroustovice	CR	1 243	1 262	224	59	494	71
26	Janov	SY	745	924	179	86	223	44
27	Jaroslav	PCE	212	233	68	44	81	11
28	Javorník	SY	335	363	115	38	110	4
29	Javorník	UO	251	252	85	34	136	39
30	Jehnědí	UO	306	305	92	41	100	6
31	Jenišovice	CR	457	428	147	59	211	52
32	Koclířov	SY	660	697	186	77	217	8
33	Koldín	UO	335	319	105	45	118	7
34	Koruna	SY	132	138	32	24	54	12
35	Kosořín	UO	122	141	50	8	42	2
36	Krasíkov	UO	305	333	92	23	110	8
37	Kukle	SY	54	60	8	9	14	1
38	Kunčina	SY	1 174	1 300	272	88	378	43
39	Lanškroun	UO	9 990	10 235	566	159	1 630	9

Příloha č. 2: Základní údaje za obce v koridoru sever (10 km)

		okres	TBO_01	TBO_08	V_P	V_Š	D_C	D_R
40	Libchavy	UO	1 562	1 691	409	99	445	20
41	Linhartice	SY	602	623	170	63	153	2
42	Litomyšl	SY	10 358	10 143	815	286	2 021	44
43	Lozice	CR	153	153	51	15	64	20
44	Luková	UO	691	694	154	94	199	5
45	Maletín	SU	368	376	76	49	79	0
46	Mikuleč	SY	230	220	75	34	81	20
47	Mladějov na Moravě	SY	474	480	107	59	152	18
48	Morašice	SY	740	709	198	34	235	34
49	Moravská Třebová	SY	11 586	11 028	872	207	1 773	30
50	Mostek	UO	230	252	90	33	79	0
51	Nasavrky	UO	136	135	52	20	40	0
52	Němčice	UO	892	936	263	94	330	32
53	Nová Sídla	SY	237	235	79	34	90	14
54	Opatov	SY	1 097	1 158	200	53	325	24
55	Opatovec	SY	585	635	148	63	195	7
56	Orlické Podhůří	UO	598	641	165	79	226	42
57	Ostrov	CR	181	177	49	32	69	18
58	Ostrov	UO	578	605	153	52	152	14
59	Ostřetín	PCE	967	942	297	115	326	21
60	Oucmanice	UO	219	210	60	39	68	6
61	Plchovice	UO	85	76	20	6	36	5
62	Podlesí	UO	251	264	84	26	80	7
63	Přívrat	UO	300	327	99	54	124	36
64	Radhošť	PCE	160	176	55	10	80	13
65	Rozstání	SY	226	255	70	36	77	11
66	Rudoltice	UO	922	1 530	299	100	240	9
67	Rybník	UO	747	793	213	71	223	13
68	Rychnov na Moravě	SY	595	561	163	33	199	22
69	Řetová	UO	624	682	178	50	237	36
70	Řetůvka	UO	237	253	70	30	118	30
71	Řídký	SY	68	73	23	7	22	1
72	Sázava	UO	554	558	187	72	144	2
73	Sedliště	SY	227	242	76	36	61	5
74	Semanín	UO	550	615	143	66	151	7
75	Skořenice	UO	451	461	115	45	123	11
76	Slatina	UO	402	395	112	81	113	5
77	Slepotice	PCE	427	445	142	61	162	27
78	Sloupnice	UO	1 782	1 716	324	75	560	19
79	Sruby	UO	534	543	194	48	166	6

Příloha č. 2: Základní údaje za obce v koridoru sever (10 km)

		okres	TBO_01	TBO_08	V_P	V_Š	D_C	D_R
80	Staré Město	SY	985	1 002	230	83	292	33
81	Stradouň	UO	163	188	56	20	99	23
82	Strakov	SY	226	214	72	35	64	7
83	Sudislav nad Orlicí	UO	109	108	24	19	65	20
84	Suchá Lhota	SY	90	84	34	19	37	7
85	Svatý Jiří	UO	300	304	109	54	90	3
86	Tatenice	UO	841	850	258	33	264	24
87	Tisová	UO	510	542	132	73	179	14
88	Trpík	UO	66	73	16	5	28	3
89	Trusnov	PCE	222	228	57	28	139	34
90	Tržek	SY	166	168	46	26	58	10
91	Třebařov	SY	1 006	950	188	35	279	19
92	Třebovice	UO	813	774	183	101	233	16
93	Týniště	PCE	169	145	61	29	73	18
94	Uhersko	PCE	266	290	88	45	101	7
95	Újezd u Chocně	UO	293	296	86	56	126	17
96	Újezdec	SY	89	94	20	10	47	22
97	Ústí nad Orlicí	UO	15 192	14 667	1 229	389	2 115	75
98	Útěchov	SY	202	236	43	24	66	7
99	Vinary	UO	127	105	35	14	70	13
100	Vlčkov	UO	101	106	23	21	45	7
101	Voděradý	UO	326	326	87	42	130	25
102	Vraclav	UO	739	738	189	71	281	30
103	Vračovice - Orlov	UO	152	203	50	24	59	8
104	Vysoké Mýto	UO	12 116	12 582	883	259	1 992	61
105	Zádolí	UO	91	89	34	8	49	13
106	Zálší	UO	236	241	65	24	84	11
107	Zámorsk	UO	710	719	184	82	236	25
108	Zářecká Lhota	UO	154	179	43	27	47	0
109	Žichlínek	UO	793	872	204	72	231	1

Celkem	135 175	136 156	20 218	6 925	30 612	2 134
--------	---------	---------	--------	-------	--------	-------

Příloha č. 3: Základní údaje za obce v koridoru jih (5 km)

		okres	TBO_01	TBO_08	V_P	V_Š	D_C	D_R
1	Anenská Studánka	UO	187	192	17	17	67	31
2	Benátky	SY	300	360	104	32	99	1
3	Bohuňovice	SY	116	116	37	16	51	17
4	Borušov	SY	163	163	46	20	70	23
5	Bučina	UO	216	204	64	22	84	12
6	Cerekvice nad Loučnou	SY	798	842	229	55	258	24
7	Česká Třebová	UO	17 036	16 273	1 307	425	2 787	64
8	České Heřmanice	UO	532	537	147	84	188	21
9	Dětřichov	SY	311	314	90	55	108	25
10	Dětřichov u Mor. Třebové	SY	219	207	47	36	74	8
11	Dobříkov	UO	449	466	139	38	190	39
12	Džbánov	UO	303	316	109	32	123	9
13	Horky	SY	107	105	34	10	58	14
14	Hrušová	UO	312	328	96	46	113	15
15	Janov	SY	745	924	179	86	223	44
16	Jaroslav	PCE	212	233	68	44	81	11
17	Javorník	SY	335	363	115	38	110	4
18	Javorník	UO	251	252	85	34	136	39
19	Koclířov	SY	660	697	186	77	217	8
20	Kukle	SY	54	60	8	9	14	1
21	Kunčina	SY	1 174	1 300	272	88	378	43
22	Litomyšl	SY	10 358	10 143	815	286	2 021	44
23	Mikuleč	SY	230	220	75	34	81	20
24	Mladějov na Moravě	SY	474	480	107	59	152	18
25	Morašice	SY	740	709	198	34	235	34
26	Moravská Třebová	SY	11 586	11 028	872	207	1 773	30
27	Němčice	UO	892	936	263	94	330	32
28	Nová Sídla	SY	237	235	79	34	90	14
29	Opatov	SY	1 097	1 158	200	53	325	24
30	Opatovec	SY	585	635	148	63	195	7
31	Osík	SY	983	989	264	112	306	20
32	Ostrov	CR	181	177	49	32	69	18
33	Radhošť	PCE	160	176	55	10	80	13
34	Rychnov na Moravě	SY	595	561	163	33	199	22
35	Řídký	SY	68	73	23	7	22	1
36	Sedliště	SY	227	242	76	36	61	5
37	Slatina	UO	402	395	112	81	113	5

Příloha č. 3: Základní údaje za obce v koridoru jih (5 km)

		okres	TBO_01	TBO_08	V_P	V_Š	D_C	D_R
38	Sloupnice	UO	1 782	1 716	324	75	560	19
39	Srubby	UO	534	543	194	48	166	6
40	Staré Město	SY	985	1 002	230	83	292	33
41	Stradouň	UO	163	188	56	20	99	23
42	Strakov	SY	226	214	72	35	64	7
43	Suchá Lhota	SY	90	84	34	19	37	7
44	Svitavy	SY	17 626	17 177	1 032	133	2 581	8
45	Tisová	UO	510	542	132	73	179	14
46	Tržek	SY	166	168	46	26	58	10
47	Třebařov	SY	1 006	950	188	35	279	19
48	Týniště	PCE	169	145	61	29	73	18
49	Újezdec	SY	89	94	20	10	47	22
50	Vinary	UO	127	105	35	14	70	13
51	Vlčkov	UO	101	106	23	21	45	7
52	Vraclav	UO	739	738	189	71	281	30
53	Vysoké Mýto	UO	12 116	12 582	883	259	1 992	61
54	Zádolí	UO	91	89	34	8	49	13
55	Zámorsk	UO	710	719	184	82	236	25

Celkem	90 525	89 571	10 615	3 480	18 589	1 095
--------	--------	--------	--------	-------	--------	-------

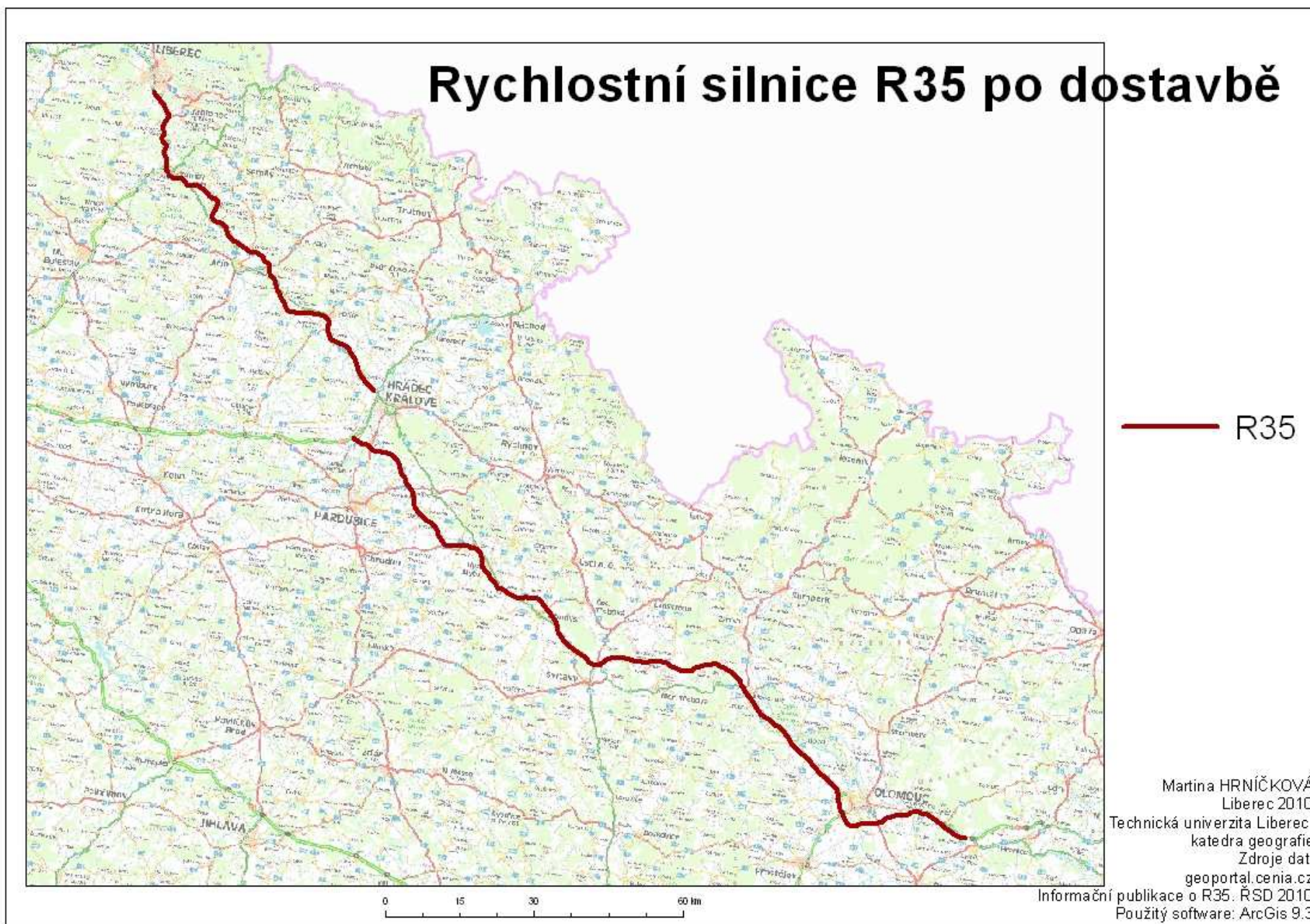
Příloha č. 4: Základní údaje za obce v koridoru sever (5 km)

		okres	TBO_01	TBO_08	V_P	V_Š	D_C	D_R
1	Anenská Studánka	UO	187	192	17	17	67	31
2	Bohuňovice	SY	116	116	37	16	51	17
3	Cerekvice nad Loučnou	SY	798	842	229	55	258	24
4	Česká Třebová	UO	17 036	16 273	1 307	425	2 787	64
5	České Heřmanice	UO	532	537	147	84	188	21
6	Damnínkov	UO	667	700	196	31	183	8
7	Dětrichov u Mor. Třebové	SY	219	207	47	36	74	8
8	Dlouhá Třebová	UO	1 227	1 215	416	114	352	26
9	Dobříkov	UO	449	466	139	38	190	39
10	Džbánov	UO	303	316	109	32	123	9
11	Horky	SY	107	105	34	10	58	14
12	Choceň	UO	9 039	9 145	1 261	403	1 727	38
13	Kosořín	UO	122	141	50	8	42	2
14	Kunčina	SY	1 174	1 300	272	88	378	43
15	Luková	UO	691	694	154	94	199	5
16	Mladějov na Moravě	SY	474	480	107	59	152	18
17	Němčice	UO	892	936	263	94	330	32
18	Opatov	SY	1 097	1 158	200	53	325	24
19	Ostrov	CR	181	177	49	32	69	18
20	Přívrat	UO	300	327	99	54	124	36
21	Radhošť	PCE	160	176	55	10	80	13
22	Rudoltice	UO	922	1 530	299	100	240	9
23	Rybník	UO	747	793	213	71	223	13
24	Rychnov na Moravě	SY	595	561	163	33	199	22
25	Řetová	UO	624	682	178	50	237	36
26	Řetůvka	UO	237	253	70	30	118	30
27	Řídký	SY	68	73	23	7	22	1
28	Sedliště	SY	227	242	76	36	61	5
29	Semanín	UO	550	615	143	66	151	7
30	Slatina	UO	402	395	112	81	113	5
31	Sloupnice	UO	1 782	1 716	324	75	560	19
32	Sruby	UO	534	543	194	48	166	6
33	Staré Město	SY	985	1 002	230	83	292	33
34	Stradouň	UO	163	188	56	20	99	23
35	Svatý Jiří	UO	300	304	109	54	90	3
36	Tisová	UO	510	542	132	73	179	14
37	Trpík	UO	66	73	16	5	28	3
38	Trusnov	PCE	222	228	57	28	139	34
39	Třebařov	SY	1 006	950	188	35	279	19

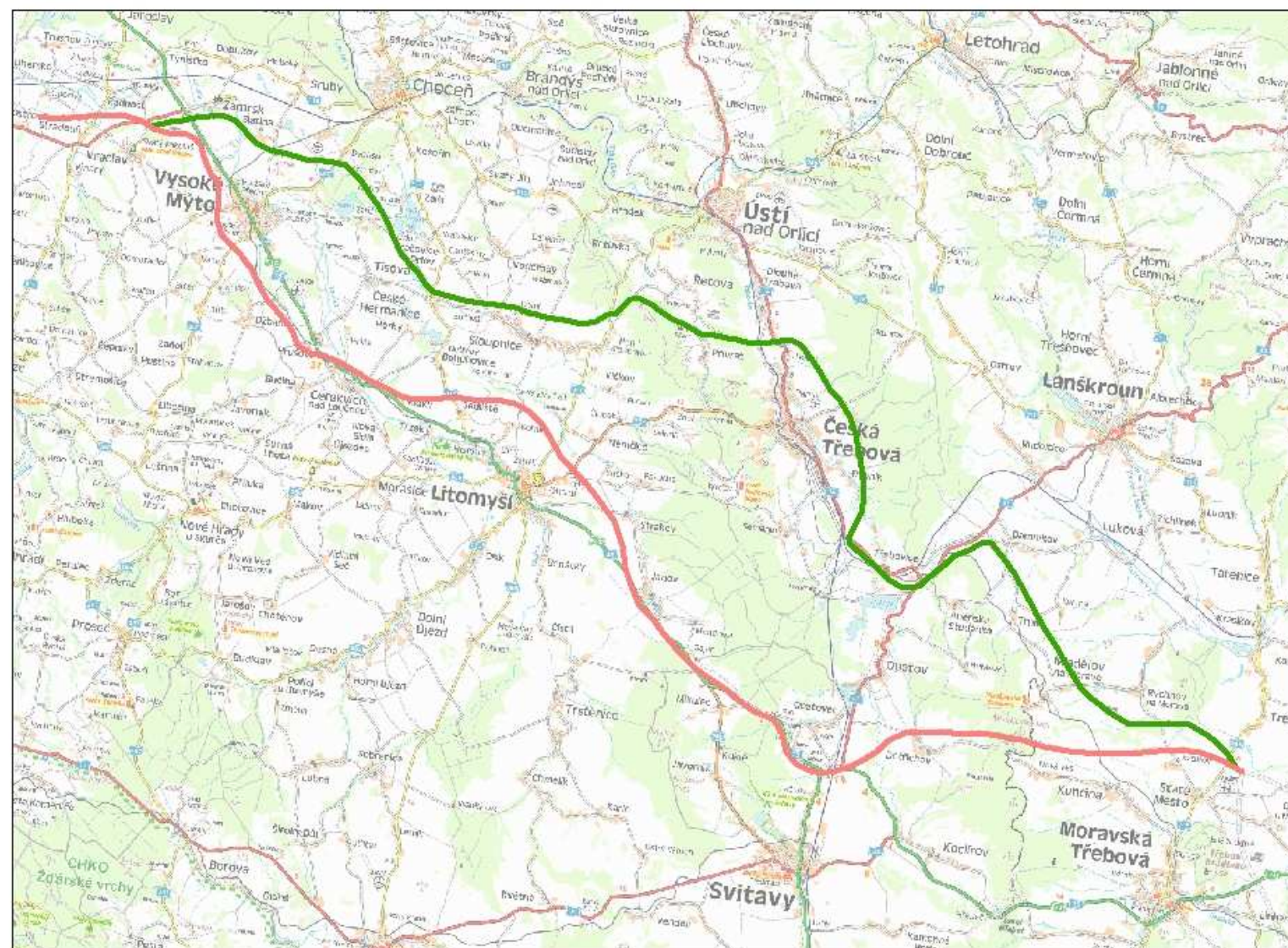
Příloha č. 4: Základní údaje za obce v koridoru sever (5 km)

		okres	TBO_01	TBO_08	V_P	V_Š	D_C	D_R
40	Uhersko	PCE	266	290	88	45	101	7
41	Ústí nad Orlicí	UO	15 192	14 667	1 229	389	2 115	75
42	Vinary	UO	127	105	35	14	70	13
43	Vlčkov	UO	101	106	23	21	45	7
44	Vodčeradý	UO	326	326	87	42	130	25
45	Vraclav	UO	739	738	189	71	281	30
46	Vračovice - Orlov	UO	152	203	50	24	59	8
47	Zálší	UO	236	241	65	24	84	11
48	Zámorsk	UO	710	719	184	82	236	25

Celkem	63 560	63 588	9 721	3 360	14 074	973
--------	--------	--------	-------	-------	--------	-----



R35 v úseku Ostrov - Staré Město



severní varianta

jižní varianta

Martina HRNÍČKOVÁ
Liberec 2010

Technická univerzita Liberec,
katedra geografie

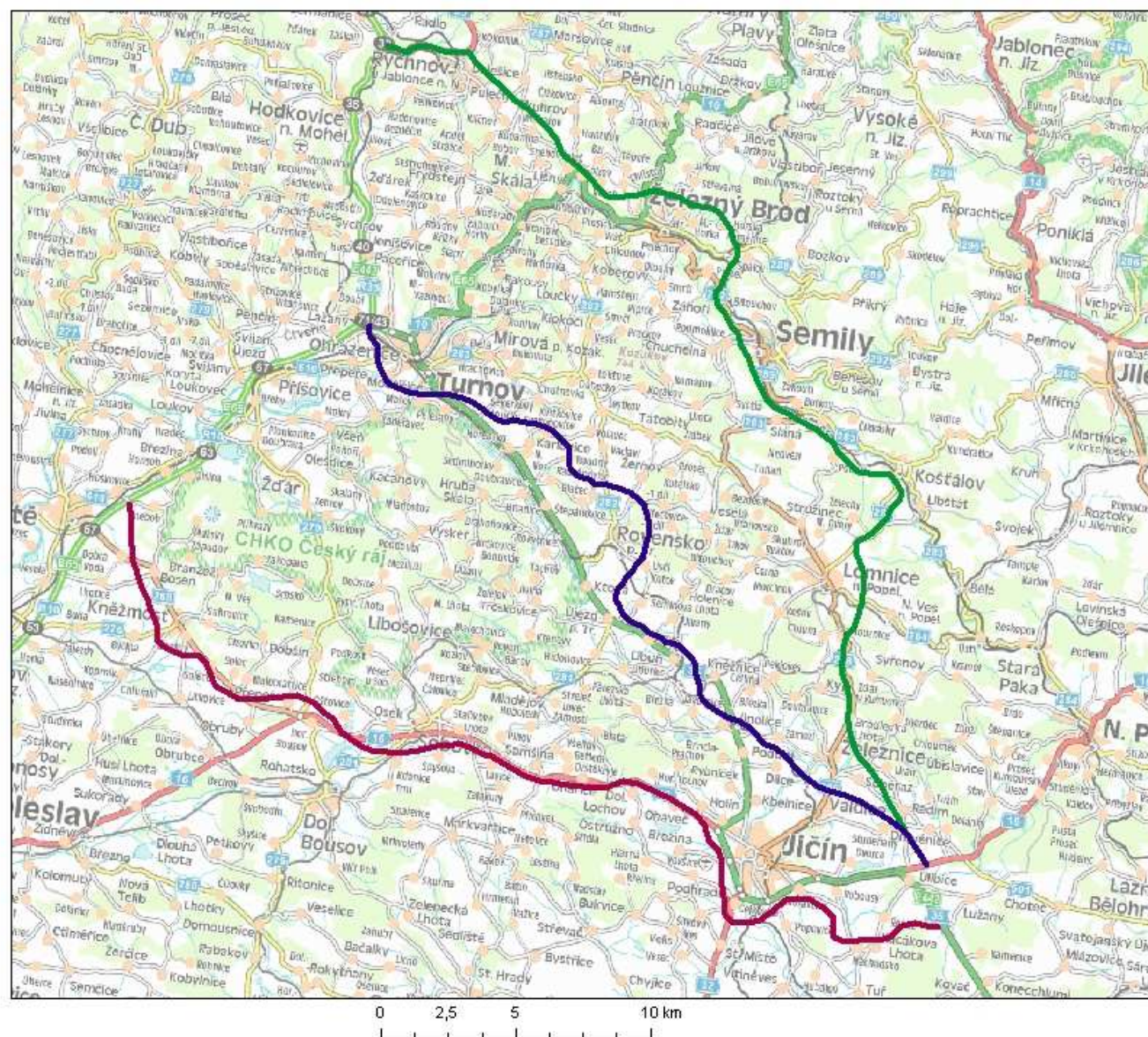
Zdroje dat:

geoportal.cenia.cz

Informační publikace o R35, ŘSD 2010

Použitý software: ArcGis 9.3

R35 v úseku Turnov - Jičín



jižní varianta

severní varianta

superseverní varianta

Martina HRNÍČKOVÁ
Liberec 2010

Technická univerzita Liberec, katedra geografie
Zdroje dat: geoportal.cenia.cz
Informační publikace o R35, ŘSD 2010
Použitý software: ArcGis 9.3